OFERTA

COD
13492

COD.
13492

BNP

DE WALFISCH BAY
À BAHIA DOS TIGRES

10 de março de 1892 - Perto do meio dia saimos de Walfisch Bay - Bom tempo - Vento sudoeste regular - As 7 horas determinamos a posicao do navio por uma altura meridiana de Canopus e por um horario de Venus Lat. 22° 10' Long 13° 53' Deu um pouco mais para oeste do que a estima o que eu já esperava visto que por uma ampletude no occaso do sol tinha encontrado o desvio de 7° para leste em vez de 11° que usei ao soltar o rumo.

11 de março. Tempo encoberto e humido. Vaga do SSW. Continuamos a navegar com vento favoravel e panno largo. Ao meio dia Lat. 20° 21' e Long 12° 30' - Pelo calculo de longetude vimos estarmos bastante mais a oeste do que suppunhamos não sei, se devido a corrente ou a erro no desvio.

12 de março - Tempo encoberto de manhã

CABO NEGRO VISTO DE W A I MI-HA
13 Março 1892

mas claro depois do meio dia. Todo o panno largo Vento favoravel rondando do SE para SW. Novamente nos encontramos mais a oeste do que suppuzemos. Não tendo bastante confiança nas agulhas que parecem ter desvios irregulares devido à rapida mudança de latitude resolvi ir passar a noite à Bahia dos Tigres (Great Fish Bay) para onde sorteei ao meio dia o rumo. Latitude 17°.27' Longitude 11°.32'. Avistamos a rebentação da peninsula Tigre às 5 horas e depois de contornar a mesma peninsula já de noite entramos as 8h na bahia dos Tigres e andamos uma hora, fundeando pelas 9h em 14 braças de fundo com 50 de amarra. Este porto tem umas dez milhas de comprido e à grande de mais dando logar a que o vento que ali sopra muito fresco levante mar.

13 de março - Suspendemos às 5h-36m da manhã e às 6h.10m marcamos Tiger ponta E-W a 1'

CANOA DE PESCA
13-3-92

Navegando ao longo da costa com mar plano e tempo enevoado vemos pelas 10ʰ terra da Ponta Albino ao longo da qual navegamos. Avistamos pelas 10ʰ 30ᵐ uma canoa de pesca caracteristicamente portugueza a primeira embarcação que encontramos desde a partida do Sabo. Foi para nós um grande prazer como só podem comprehender aquelles que tem estado longe da patria. Mais tarde appareceram outras canoas e um palhabote. Proximo da 1.30 passamos

PALACIO DO GOVERNO
MOSSAMEDES

CHAFARIZ
MOSSAMEDES

junto do Cabo Negro onde ponos a cruz.
ou antes os restos da Cruz ou padrão
ali collocado por Diogo Cão em 1486
O tempo como ainda não
tenhamos experimentado. As 6.15
da tarde fundeamos na bahia
de Mossamedes em 4 braças de
fundo com 30 de amarra.
Mossamedes é uma pequena
povoação construida sobre um
areal sendo apenas nesta epocha notavel
pelo seu clima: boa carne vinda do interior
e hortaliças cultivadas nas margens do rio
Topograficamente na mesma latitude de Moçambique
Mossamedes é muito mais fresco devido à corren
te fria que segue ao longo da costa vinda do sul
Ainda não havia nem o caminho de ferro
para o interior nem a importante industria
da pesca. Os navios da nossa
marinha costumavam ir para
Mossamedes refazer as suas
tripulações debilitadas pelo
clima quente e insalubre dos portos do norte.

FAZENDA DO QUIPOLLA
15 MARÇO 1892

14 de Março - Fui visitado por um alferes que vinha da parte do Secretario do governador. O governador official de marinha Leitão Xavier estava no interior. De tarde fui a casa do Secretario e ao palacio cumprimentar a mulher do governador. O palacio era o melhor edificio da Terra: ardeu annos depois
15 de Março - A convite d'um dos principaes negociantes Serafim fomos às 6.h 30 da manhã dar um passeio á fazenda Quipolla nas hortas. n'um carro puxado a seis bois. Aqui, como no Transvaal em vez de melhorar os caminhos atrelam-se mais bois aos carros.
Signal que o gado é barato.

FORTALEZA
MOSSAMEDES

Theatro

17 de Março 1892 - Metteram uma pipa com 600 litros d'agua. Em Mossamedes ha pouca agua e a que é certa não é de confiança - Proveniente de cacimbas, nome que na costa dão aos poços, está muitas vezes cinquinada e produz febres. As 11h30 Saimos do porto e seguimos para o norte. Passamos perto do vapor portuguez Tungue que tinha entrado de manhã vindo de Moçambique. Ao meio dia e dez minutos tinhamos o farol de Giraul pelo travez, continuando a navegar com bom tempo e terra à vista

18 de Março - Bom tempo. Aragens do sudoeste. As 8h determinamos uma recta d'altura e pouco depois avistamos o farol de Salinas que às 10h marcamos pelo travez. Seguimos ao longo da praia e tendo passado a ponta de S. José à 1h 20m fundeamos às 2h30 em frente de Benguella em 4 braças de fundo com 30 de amarra. Ao entrar no fundeadouro occu-me o plano do porto. Fui a terra visitar o governador meu condiscipulo na Escola Naval Francisco de Paula Leid. Ao chegar à

BONET DE S. FILIPPE
BENGUELLA

ponte de desembarque vi que a escada estava partida e como na praia era perigoso o desembarque por causa da rebentação resolvi ser içado junto com uma lingada de caixas de petroleo que estavam a descarregar. Assim dei a minha entrada em Benguela içado a um guindaste por quatro pretos! Benguela é uma Terra bastante rica para poder ter uma ponte sempre em bom estado. Nesta costa até ao Cabo de Palmas ha uma ondulação constante, a que chamam "calema" a qual constitue um phenomeno ainda não explicado. Produz junto ás praias uma rebentação que torna os embarques e desembarques difficeis e perigosos. Benguela é uma cidade plana com poucos edificios dignos de menção.

Foi sempre o mais importante centro de commercio da Provincia.

DESEMBARQUE EM BENGUELA DE SOCIEDADE COM 9 CAIXAS DE PETROLEO
18 MARÇO 1892

"DOURO"

commercio mais ou menos licito como a exportação ou venda de pretos para S. Thomé, borracha, marfim, cera e gado. O clima é pouco salubre. Passei de carruagem com o Bid jantei com elle as 7½ e voltei para bordo 19 de Março - Partimos de Benguela pelas 6 horas da manhã. Vento W S W regular, latinos largos, andamos 9½ milhas por hora. As 7½ determinou-se a posição do navio por uma altura meridiana de Sírius e pelo angulo horario de Venus L = 10°.44' Long = 13°.01' Ao meio dia L = 11°.41' Long. 13°.10'

20 de Março - Pelas 6½ da manhã avistou-se por estibordo a ponta das Palmeirinhas. e continuamos a navegar ao longo da Terra até

FAROLIM DANTAS

Este farol por falta de beneficiação caiu morando afogado o faroleiro em

PONTÃO DA CASA HOLLANDEZA

fundear em Loanda, em frente do Deposito da Divisão naval, pelas 0h. 30m em 13 braças de fundo com 45 de amarra. A nossa entrada em Loanda com o navio, marinhagem e officiaes, tudo de branco fez sensação. Fui cumprimentar o Comandante da Divisão naval, capitão de Mar e Guerra Smith que residia em Terra com o Chefe de Estado Maior Julio Vaz (um dos officiaes com que primeiro embarquei na Mindelo) e com o Chefe dos Depositos Augusto Osorio meu velho amigo. Compunha-se então a Divisão naval, da corveta "Mindelo" comandada por Augusto de Castilho, da Canhoneira Douro comandada por Antonio Jozé Machado. "Massabi" por Gomes de Souza "Cacongo" por Pacheco Moreira e barca "Cabrinda" por Schultz, onde se içava o destincto de Chefe. a qual já

VISITA AO GOVERNADOR GERAL

"CACONGO"
CABINDA 26-9-92

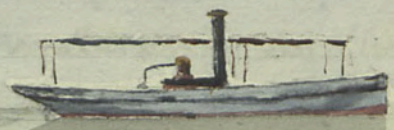
não navegava servindo apenas de Deposito de praças o que era pena visto poder servir de boa escola para Guardas Marinhas. A "Cabinda" "Cacongo" e Massabi foram adquiridas em Inglaterra quando Neves Ferreira montou o districto do Congo e fizeram bom serviço na costa e rio Zaire. Fui a terra cumprimentar o Governador Geral Guilherme Capello que mais tarde devia ser meu collega no Paço e os commandantes da Cabinda e Douro. Jantei com o Chefe e fui ao Club ou Gremio Naval. Do fundeadouro da ilha à cidade era longe sobretudo quando a maré esta baixa e tem de se contornar o baixo. A remos poucas vezes se levava menos de meia hora. Por isso muitos officiaes iam poucas vezes à cidade. Na ilha pouca gente havia que não dependesse da Direcção.

BARCA D'AGUA A VAPOR
LOANDA

CHALET QUERIOL
ILHA DE LOANDA

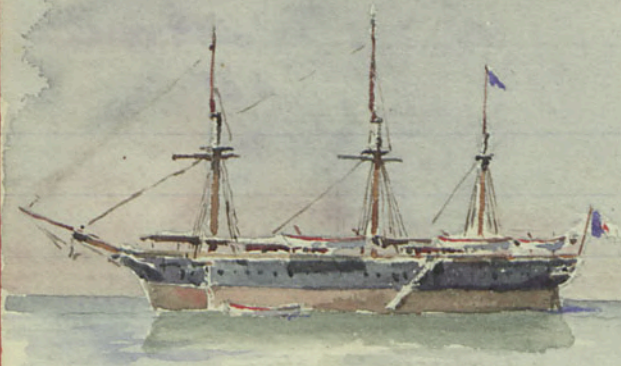
Este Chalet foi construida na Ilha pelo official Nuno Queriol quando casou, para ali vivêr com sua mulher

Lavadeiras. que alem de lavar roupa se encar-regavam de montar casas e arranjar pretas para os officiaes e guardas Mari-nhas. donde resultava verem se a correr pela ilha crianças mulatas mais ou menos abandonadas conhecidas pelos nomes dos Paes. Uma vergonha com que é necessario acabar promovendo a emigração de mulheres brancas para as nossas colonias. Tambem residia na ilha um padre indiano que tinha a seu cargo a Capella que ali existia. A cidade de Loanda vista do mar tem um bonito aspecto com a casaria juntada



LANCHA DA CAPITANIA

DESEMBARQUE DO BISPO DIAS FERREIRA DO VAPOR "ANGOLA"
LOANDA 13 DE ABRIL 1892



Barca "Cabinda"
Loanda 1892

de cores claras e vendo se na parte alta da cidade alguns bons edifícios taes como o hospital, palacio do Governo, Observatorio, Quartel e repartições publicas. Nesta epocha era a cidade illuminada a gaz, existia uma barca d'agua a vapor para fornecer agua aos navios e outras commodidades que quando vinte annos depois ali voltei tinham desapparecido.

26 de Março – Fui a uma soirée a casa do Sr Monteiro onde encontrei o secretario Geral Brito Godins o director do Caminho de ferro de Ambaca Guedes Infante, capitão de cavallaria Silva, empregado no mesmo Caminho de ferro etc.

27 de Março – Jantei com o Governador Capello que era muito obsequiador e que fazia do Palacio uma especie de Club onde as pessoas das suas relações iam jantar e passar a noite quando queriam. Ali vi o presidente

O bilhar do Palacio
Em dia de Chuva!
Loanda 1892

DEPOSITO DA DIVISÃO NAVAL
ILHA DE LOANDA

da Relação casado com uma mulher muito ordinária que no meio da noite começava a gritar "vamos à batota" e lá iam quasi todos Jogar. Estava hospedado no Palacio o bid Bispo de Benguella. Por causa d'uma grande trovoada não pude ir para bordo e fiquei no Palacio até ao dia seguinte à 1.h 30 da Tarde. Dormi n'um quarto perto do ajudante Vieira de Castro. Como chovesse na sala de bilhar em vez de concertar o Telhado fizeram um telhado para o bilhar! que tinha armação de madeira.

30 de Março. Jantei com o Comandante da Divisão. Entraram o cruzador allemão "Habicht" e a canhoneira ingleza "Thrush". Jantei abordo.

CLUB DA ILHA

21 ABRIL 1892
7h noite

da Massabi com Gonçes de Souza 31 de Março - Fui lunchar ás 11 3/4 com os officiaes do navio allemão e fiquei admirado dos seus conhecimentos geraes e sobre as nossas colonias. Era o nascer d'aquella grande gente

1 - Abril 1892 - As 6h da manhã fui ver o plano inclinado que se estava construindo para a Companhia de navegação do Quanza, e sondar o caminho para lá. O plano estava mal montado e só podia admittir navios calando um maximo de 5 pés.

13 de abril - Chegou de Lisboa vindo no vapor Angola o novo bispo Antonio Dias Ferreira acompanhado pelo conego Andrade. sendo recebido com o cerimonial do costume. Era pulso do Conselheiro Dias Ferreira

20 de abril. Pelas 5h da tarde suspendemos e começamos a navegar em direcção a S. Thomé onde iamos render a corveta "Mindello"

LANCHA A S. THOMÉ

Viriação, bom tempo - Trovoada sobre a Terra.

MINDELLO SAINDO DE S. THOME
25 ABRIL 1892 3 p. m.

21 de abril - Ventos bonançosos d'entre WSW e SSW. Ás 7 horas distinguimos nos d'uma barca que seguia á bolina com amuras a estibordo que julgamos ser a antiga galera Viajante Ao meio dia latitude 6°.52' sul e long 11°.57' leste 22 de abril. Nublados. Apenas houve sol para uma altura extra meridiana e uma máxima d'altura pelo methodo de S.t Hilaire Ao meio dia navegavamos com terras de Mayumba á vista por estibordo, mas tendo a corrente do Zaire arrastado o navio para oeste como esperava. As aguas do Zaire cor de verde garrafa conhecem-se perfeitamente Lat. 3°.41' Long 10°.36'. De manhã caiu uma trovoada dando algum vento e bastante chuva. Os desvios da agulha magnetica continuam a alterar-se: para a proa N4NW era antes de chegarmos a Loanda de 7° para leste e é agora de 2° para oeste.

EMBARCAÇÃO DE S. THOMÉ

23 de abril. Tempo nublado. Tivemos pouca corrente. Ao meio dia Lat 1° 38' S e Long. 7° 54' E. Para não chegar de noite às 4 horas começamos a navegar só com a machina de bombordo. Larguei a vela grande caçada a meio para compensar. Andamos 7 milhas por hora. De noite muita ardentia fasendo bonito effeito as Toninhas que seguem o navio

24 de abril. Pelas 5h 15m da manhã avistamos por estibordo a ilha de S. Thome, e não por bombordo como era de esperar em vista de serem em geral as correntes ao NNE e ter soltado o rumo ao meio da ilha. Costeando a ilha passamos as 11h entre o ilheo Sta Anna e a terra e pelo meio dia fundeamos na bahia de Anna de Chaves em 3½ braças de fundo com 45 de amarra do ferro de estibordo pouco mais de ½ milha ao norte

FORTE DE S. SEBASTIÃO S. THOMÉ

do farol de S. Sebastião. Estava chegado a esta rica ilha descoberta pelos navegadores portuguezes João de Santarem e Pedro de Escobar no dia 21 de dezembro de 1471 dia dedicado ao apostolo S. Thomé. A ilha vista do mar, montanhosa e coberta de vegetação tem um lindo aspecto só comparavel ás ilhas que via na Oceania e em alguns pontos do Japão. Pouco depois de fundear fui abordo da corveta Mindello cumprimentar o comandante Augusto de Castelho sem duvida um dos mais distinctos officiaes da nossa marinha, e abordo do vapor "S. Thomé" da Empreza Nacional que partiu ás 6 horas da Tarde para Lisboa. As 2.30 fui cumprimentar a terra o governador Francisco Eugenio Pereira de Miranda: Tambem foram despedir-se os officiaes e comandante da Mindello navio que nos vinhamos render. Sympathisei muito com o Governador com quem depois me dei muito intimamente.

25 de abril 1892 – Ás 8 horas veio o comandante Castilh agradecer-me a visita e convidar-me para almoçar às 9.h30.mm Pouco depois veio o ajudante do Governad (um sargento promovido a alferes para o Ultramar e casado com uma criada bonita da Viscondessa da Silva Carvalho) cumprimentar-me e entregar-me officios Fui almoçar abordo da Trendelli onde estive até às 11.30 e de Tarde fui visitar o Governador que me deu ordem para aprromptar o navio e seguir para o forte de Ajudá. Recebi cartas de Lisb 26 de abril. Fomos todos os officiaes que não estav vam de serviço cum primentar o Gover nador e jantar com elle no Palacio. Conti o embarque do carvão serv bastante demorado

"BRANDON"
KOTONOU 30 ABRIL 1892

nde em Ajudá, na praia, se iça a nossa bandeira

A convite do Governador para me livrar do carvão fiquei no Palacio. O carvão estava depositado n'uma egreja em ruinas S. João, as lanchas encalhavam na preamar e eram carregadas na baixamar indo o carvão à cabeça de pretos. Serviço caro e demorado 27 de abril. Atracaram de manhã abordo duas lanchas com carvão. Fez-se a aguada nas salvaridas do navio mettendo assim, de graça, em dois dias, tres toneladas. Metteram-se os mantimentos para o forte de Ajudá uns 50 volumes e um boi para a guarnição o que tudo deu muito trabalho até à noite por causa do balanço. No meio dia vieram noticias graves de Kotonou em virtude do que dei ordem para accender e apromar a partida. Jantei no Palacio e fui para bordo

Officiaes da "Habicht" indo para bordo. 1 de Maio 1892

AJUDÁ
Observando a terra da garca militar
1 maio 1892

CRUZADOR ALLEMÃO "HABICHT"
AJUDÁ 1 MAIO 1892

às 9.30. Tenho para entregar em Ajudá £500 em ouro, officios e mala.
Metemos umas 19 toneladas de carvão.
28 de abril 1892
As 4.20 da manhã suspendemos e começamos a navegar em direcção a Ajudá.
às 5h marcamos o farol da ilha das Cabras E-W a 1 milha. Bom tempo, travadas a barlavento. Vento sudoeste que auxilia a viragem e permite levar panno largo. Adoece um foguista com muita febre o que dá cuidado visto que não ha medico abordo e só dispomho d'um enfermeiro e do Scharnowitz
Em 7 horas tivemos uma corrente de 8 milhas para leste à qual dei o devido desconto ao soltar o rumo ao meio dia.
Lat = 1°7' N Long 6°25'

BALEEIRA DE PRAIA

PAGAIA

AJUDÀ (ADRA ou WYDAH) VISTA DO FUNDEADOURO

29 de Abril. Tempo nublado e chuvoso. Trovoadas. Vento sudoeste bonançoso e irregular. De tarde largamos os latinos que conservamos até perto de fundear.
Ao meio dia Lat. 3°. 25' N e Long 3°. 58' E.

30 de abril. Bom tempo. Vento WSW bonançoso acalmando um pouco por occasião de subida de trovoadas no horisonte. Ao meio dia Lat. 5°. 47 Long 2°. 31'
Soltamos o rumo para Kotonou ponto mais facil de reconhecer por causa da grande ponte de ferro que ali existe. As 2h. 45m começou a avistar-se a terra da qual muitas horas antes sentimos o cheiro. Distinguiam-se arvores quasi niveladas
Uma meia hora depois começaram a ver-se intermittentemente dois pontos brancos, que pareceram rebentação e que mais tarde vendo-se continuamente, reconheci serem os Telhados

PENTEADO DOS REMADORES

"HABIGHT"
SAINDO DE AJUDÁ
1 MAIO 1892 3h

de duas casas. Mais tarde foram apparecendo mais casas, a maior parte para oeste d'estas e mastros de navios: depois vê-se a praia, de areia, e a rebentação e a grande ponte de ferro que se estende pelo mar a consideravel distancia. À esquerda da ponte nota-se um mastro pintado às faxas pretas e brancas com uma verga cruzada: à direita da ponte, uma casa com varandas e dois andares, com um pau no cimo onde se iça a bandeira franceza. Tambem na praia se vem uns arrnazens compridos de que falla o "Africa Pilot". mas a ponte, o pau de bandeira e a casa do Governo, alem dos navios que aqui estão sempre fundeados a receber carga são conhecanças sufficientes. Estão 3 barcas 1 patacho e um brigue, todos italianos, e o

BALEEIRA
INDO PARA TERRA

ONDE NEM TODOS IAM COM SANGUE-FRIO

aviso de flotilla "Brandon"
Fundiamos pelas 4.30
da tarde em 7½ braças
de fundo, por fora do
aviso com 60 braças de
amarra de ferro de E.B.
Os navios fundeados, devido à corrente ficam em
geral parallelos à terra de modo que a constante
ondulação vinda do largo faz dar aos navios
um grande balanço. Veio um official cumpri-
mentar-me a quem pedi desculpa de não ir
retribuir a visita, visto ser tarde, ter as embar-
cações dentro e tencionar partir de madrugada.
Com o balanço era difficil e arriscado o arriar
as embarcações. Estavamos dando 15 graus de
balanço para cada bordo, balanço muito rapi-
do como é de suppor n'um navio
pequeno, de fundo chato, e com
grande estabelidade.

REMADOR SENTADO
NA BORDA DA BALIEIRA
COM UM PE NO ESTRIBO

O BALANÇO

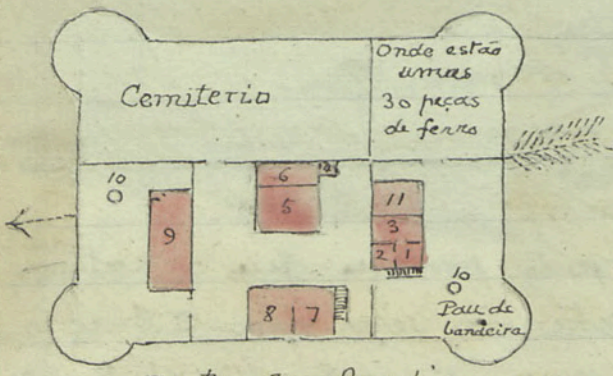
Em 30 de abril 1892.-
O Limpopo dando balanço
1 de Maio 1892 - As 5 horas
da manhã começou a sus-
pender-se o ferro, mas quando começamos a na-
vegar enrascou-se o arinque no helice de estri-
bordo e foi necessario cortar o cabo
e ir buscar a boia. Tudo isto levou
até as 5h.30m hora a que partimos.
Seis milhas a oeste de Kotonou
ha uma povoação composta
de 3 casas com telhados brancos

COMO A MINHA MALA FOI PARA TERRA

duas à esquerda e uma à direita, alem de ou-
tras casas ou palhotas escuras. Parece que o
nome d'esta povoação é Godomey. Nove milhas
a oeste de Kotonou ha uma palmeira grande
muito distincta. Navegando ao longo da terra
em direcção a
Ajudá, fundea-
mos às 8h.20m
em 6½ braças
de fundo com
60 de amarra

DA PRAIA PARA A LAGOA

Não fundeamos mais perto por isso que o roteiro diz que o mar rebenta ás vezes nas 5 braças Estavam no porto, o cruzador allemão Habicht" um vapor e um patacho da mesma nação. Em terra, n'uma feitoria via-se a bandeira de guerra allemã e n'um pau torto na praia a bandeira portugueza. Fiz signaes com bandeiras que ninguem em terra reconheceu. Veio visitar-me um official do cruzador allemão cumprimentos que depois agradeci. Entrou um outro vapor allemão. Subi á garrea militar para ver se descobria o nosso forte distante uns 7 Kilometros da praia e consegui ver ao longe a bandeira. Pelas 5 horas fizeram-nos do mastro da feitoria allemã os signaes - Portuguez - não posso - barra impraticavel - Amanhã de manhã - Respondi - Logo que seja possivel - desejo communicar pessoalmente - Comandante - forte -



Forte de Ajudá

Fundado em 1680, anno em que por ordem de D. Pedro II então regente de Portugal foram lançados os seus alicerces pelos governadores das capitanias de S. Thomé e Principe Bernardino Freire de Andrade e Jacinto de Figueredo d'Abreu.

1 - Casa de entrada
2 - Quarto do Comandante da força
3 - Casa de jantar
4 - Telheiro com 2 sinos
5 - Igreja
6 - Sachristia
7 - Escriporio do Com.te
8 - Quarto de cama.
9 - Caserna e quartos do enfermeiro e sargento
10 - poços
11 - outras dependencias cosinha etc.

---

portuguez - Escusado seria dyer que não existe barra alguma. O que ha é um banco de areia parallelo à praia onde a calema rebenta frequentemente, rebentando tambem depois na praia. De noite saiu um vapor allemão que voltou ao fundeadouro na manhã de 2 tendo passado a noite fundeado ao largo.

2 de Maio de 1892.

De manhã surpondeu um vapor que de noite tinha fundeado ao largo e que parecia um Transporte francez. Navegou para leste. Ás 10.30 veio abordo um sargento mandado do forte receber as £500 e a correspondencia. Foi tudo dentro d'uma barrica como de costume e felizmente porque a embarcação encheu-se de agua ao chegar à praia. O serviço entre os navios e a praia é feito por "surf boats" ou baleeiras de praia, solidamente construidas e tendo poucas bancadas para poderem acomodar de popa à proa duas barricas de oleo de palma um dos principaes productos d'esta região. Os tripulantes d'estas embarcações são pretos de Accra e d'outros pontos da costa mais de oeste, visto que os naturaes do Dahomey se não dedicam à vida do mar. São robustos e muito selvagens andam quasi nus e alguns usam um penteado original

BANDEIRA DO FORTE

Igreja de S. João Baptista

que dá logar a que pareçam ter umas escravelhas de guitarra na cabeça. Quando vinham abordo traziam laranjas, com casca verde como quasi todas d'Africa, que trocavamos por bolacha ou qualquer bugiganga. Os cabindas que tinhamos abordo tinham medo d'elles e quando cometiam qualquer falta nos ameaçavamos de os mandar para terra. Remam sentados na borda das baleeiras tendo um dos pés n'um estribo de cabo collocado á amurada. As pagaias com que remam não imprimem grande velocidade á embarcação mas tem a vantagem de não empachar na occasião de encalhar na praia. Cada baleeira tem cinco remadores a cada bordo que pegam nas pagaias com as duas mãos e remam com a cara voltada para a proa. O patrão vae

Habitação do Commandante do Destacamento e casa de jantar

de pé, a ré, e governa com o remo. A manobra do encalhe na praia é dirigida por o chefe da Tripulação que fica na praia e de ali com gestos e gritando dá as ordens escolhendo as sotas que apparecem entre o rebentar das grandes ondas. As embarcações que vinham abordo eram alugadas à casa allemã por 10 shillings cada viagem de ida e volta

3 de Maio – As 9.30m passou a "Habicht" navegando para leste. Fez o signal – "Muitos cumprimentos que agradeci com as bandeira D I J T. Recebeu uma carta de terra e seguiu. Como vi pelo oculo um sargento na praia fiz o signal – Feitoria – Tendo cartas para mim mandei embarcação – Resolvi ir visitar o forte. A melhor occasião para desembarcar é o baixamar por isso que então do barco para

A ARTILHERIA DO FORTE

dentro a vaga quebra com menos violencia, e para embarcar a melhor é o preamar, por então haver menos perigo no barco. Sai de bordo às 10h.30m acompanhado do guarda marinha Ramalho e do comissario Ribeiro na embarcação da casa alemã. Eu à proa prompto a saltar ao mar caso a baleeira se voltasse. Desembarcamos com relativa facilidade posto que a manobra seja difficil e sempre perigosa. É frequente virarem-se as embarcações na praia e as vezes sobre o banco. N'este caso ha o perigo dos tubarões que as vezes se encontram entre o banco e a praia. Passamos sobre o banco muito bem quasi sem dar por isso. Na praia encalhamos no meio de alguns mares maiores mas gente dali pegou na boça e encalhou

NA LAGOA

Rolando a carga para a praia

rapidamente à embarcação Desembarcamos às costas dos pretos mais podiamos ter saltado em terra a pé enchuto. Os pretos que remam nas embarcações ganham £2 por mez. Como dissemos cada balieira carrega duas barricas ou "ponches" de popa à proa. É n'estas barricas que se embarca o azeite de palma, coconote etc. Apesar de todas estas difficuldades podem carregar se por dia 100 toneladas o que é extraordinario. Quando as balieiras na praia carregam ou descarregam viram-se de lado para os barris rolarem por si. Logo que desembarcamos vieram cumprimentar nos duas auctoridades dahomeanas. Em seguinas mettemos nos nas macas que nos vieram buscar e seguimos por entre o matto até proximo d'um canal ou estrada que conduz à lagoa. Paramos ali para os maqueiros descançarem e reunimos-nos novamente todos.

A agua das lagoas parece misturada com azeite de palma o que,

PASSANDO A LAGOA

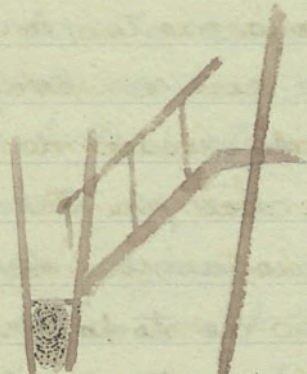
justifica o nome de "palm oil rivers" dado a uma parte d'esta costa. A lagoa que teria uns 350 metros foi por nós atravessada n'um dongo ou canoa d'um pau só onde a ré um preto, o fazia navegar à vara. As macas passaram nas os pretos indo a vau com agua pela cintura e os braços estendidos para as não molhar. Do outro lado da lagoa seguimos por outro canal em maca. Estes canaes são os caminhos ou estradas: O continuo andar e rolar carros abate lhe o nivel de modo que a agua junta-se ali. Pouco a pouco o terreno cava-se, a profundidade do canal vai diminuindo até ficar o caminho em secco. Proximamente 3/4 quartos de hora depois de sair da praia estavamos no forte portuguez. Forte à troça. mais parece um quintal cercado por um muro de adobe tendo dentro algumas edificações menos que modestas. Ao entrar no forte estava-se dentro do portão fazendo o pagamento a alguns soldados indigenas

EMBARQUE NA PRAIA

com busios. Era governador do forte o capitão Rolim e commandante do destacamento o alferes Perfelim A casa do governador consta de dois quartos por cima da porta de entrada divididos por um biombo A casa do comandante da força tem casa de jantar e cosinha, etc n'um edificio construido pelos padres francezes. Alem d'estes edificios existia uma caserna terrea e uma igreja. dentro da qual vimos morcegos. Na sachristia vimos cartuxame já quasi estragado e frascos com azeite de palma offerecimento dos indigenas que tomam o santo por feitiço. N'uma parte do forte via-se uma porção de peças de ferro, velhas, com o ouvido quasi do tamanho da boca e deitadas no chão por terem apodrecido os reparos. Apesar d'isso ainda dão salvas! Uma vergonha. Existiam ao todo no forte 24 pessoas. Governador, Comandante do des-

CRUZADOR "SANÉ"

Tacamento, um enfermeiro, um cabo e um corneta. O resto soldados pretos. Nesta epocha o forte de Agudá apenas servia como entreposto para recrutar serviçaes para S. Thomé. Esta ilha tem muita falta de trabalhadores devido ao grande desenvolvimento que ali tem tomado a agricultura e ao facto da raça negra ter difficuldade de se reproduzir devido ao clima, apesar dos cuidados dos roceiros. De 1875 a 1876 foram para S. Thomé das costas da Serra Leoa Liberia, Accra e Dahomé 2500 trabalhadores. O Governo inglez arranjou para que as companhias de navegação se recusassem a transportal-os e por isso os agricultores fretaram em 1876 o navio portuguez "Ovarense" para ir à Serra Leoa buscal-os. Este navio foi ali detido pelas



Disposição da escada do pontalo do Sané para evitar que com o balanço as embarcações se metessem debaixo da escada.

DESEMBARQUE EM KOTONOU
6 MAIO 1892

autoridades inglesas sob o pretexto de que fazia escravatura. Os tribunais, no fim de muito tempo, em 9 de agôsto de 1880 julgaram a nosso favor sendo dada uma indemnisação de £.9.000.

O recrutamento dos trabalhadores indigenas em Africa foi sempre e é uma especie de escravatura em que os reis ou chefes vendem os seus subditos. Em Dahomé dizia-se que os pretos que seguiam para S. Thomé eram prisioneiros de guerra condemnados à morte, feitos pelo rei Behanzin, mas o facto é que nós entregavamos ao rei ou seu representante libras em ouro e recebiamos pretos em troca. Na Limpopo levavamos umas £200 para esse fim, mas felizmente para mim, que não gostava d'este serviço o rei não deixou sair indigenas por precisar d'elles para a guerra contra os francezes, para

"HERON"
Kotonou 11 JUNHO 1892

à qual se estava preparando. Em 8 de setembro de 1885 o governador de S. Thomé Custodio Borja com a mulher e algumas forças desembarcou da canhoneira "Sado" em Ajudá e tomou posse do paiz entre o porto de Adrá e o forte de Ajuda assim como de toda a costa do Dahomé de accordo com o tratado que o doutor Leite enviado pelo governador e o principe Bonhondu — depois rei Behanzjina — tinham assignado em 5 de agosto do mesmo anno no palacio de Abuanjum. Estas boas relações com o Dahomé deram em resultado obterem-se em 27 mezes 716 trabalhadores para as roças de S. Thomé Em 1887 este nosso tratado foi denunciado não sei por que motivo. Talvez por imposições francezas, visto que mais tarde esta nação tomou conta de todo o reino do Dahomé.

A feitoria allemã por onde se passa no caminho para o forte é uma casa de 1º andar tendo um grande pateo dentro pintado de branco com telhado de telha vermelha. No dia 3 de tarde depois de ver o forte e dependencias fui passear pela povoação. Vi o mercado onde estava muita gente. Vendiam se ostras sem casca, e outros comestiveis, alguns generos europeus de consumo indigena, mas poucos; fazendas, aguas de cheiro etc; quasi tudo italianos ou allemães. Passeando pelas ruas encontramos os tres francezes residentes na casa Fabre que estavam detidos pelas auctoridades dahomeanas. Convidaram nos para ir até à casa d'elles o que tivemos de acceitar apesar de não ser boa politica a mostrar aos indigenas que estavamos em boas relações com elles. Offereci lhes para levar correspondencia para Kotonou o que acceitaram com muito gosto visto os dahomeanos lhe interceptarem as suas cartas. Disseram

A BALIEIRA VIRADA
12 MAIO 1892

nos os francezes que o vapor allemão da companhia Woerman que vi ir fundear a leste do nosso ancoradouro fora ali embarcar 300 escravos que não embarcaram em frente de Ajuda por causa do 'Lompopo'. Alem dos 3 francezes estavam sem licença de sair da cidade dois padres missionarios alsacianos. Parece que por serem desertores o consul allemão não os reconhecia como seus subditos Aqui como em outras terras africanas quando se manda um recado por um criado dá-se lhe a nossa bengala para que a pessoa que o recebe tenha a certeza que o criado vem mandado pelo patrão.

4 de Maio 1892 – Pela meia noite e meia hora caiu uma forte trovoada dando vento e chuva Tive cuidado por causa do navio. De manhã fui passear a roda do forte e vieram os francezes trazer a correspondencia. Para compensar esta visita aos olhos dos dahomeanos fui de

"TALISMAN"
IZMAIO

tarde a casa allemã onde me disseram que effectivamente o vapor allemãs mettera 500 escravos para o bongo por oito mil libras. Que bello negocio sempre foi vender pretos! Do consul allemão fui a casa do Casemiro, auctoridade dahomeana com quem o governador do forte portuguez se entendia

5 de maio - As 6 da manhã levantei me lavei banho, caffé, quinino e preparamos nos para o regresso abordo. Recebi £50. para despezas e saimos do forte pelas 7.h 30.m Sem inconveniente fomos até a margem da lagoa, mas antes de embarcarmos no bongo o cacaracá ou chefe indigena mandou me chamar e disse me que não podia embarcar sem vir o passaporte

O PASSAPORTE

À MEIA NOITE
CHEGAMOS A S. THOME
15 MAIO 1892

isto é a bengala d'uma auctoridade proxima Então o sargento do forte que nos acompanhava foi deligenciar arranjar a bengala o que conseguiu depois de alguma demora. Passamos porem um mau bocado por isso que a hostilidade contra os francezes podia estender-se a outros europeus e não nos era agradavel ficar nas mãos d'estes sujeitos. Na passagem da lagoa, que tem de largo uns 300 metros e de fundo um maximo de 3½ pés caiu-me o bonet n'agua, e como a estabelidade do dongo era pouca iamos indo ao charco. Chegamos finalmente à praia onde estive conversando com o empregado da casa allemã e pelas 10.30 tendo a embarcação prompta fomos para bordo com facilidade. Posto que a vaga fosse em geral levantada, dava sotas muito convinientes. A manobra da largada da praia foi como sempre dirigida da praia pelo chefe do pessoal das balieiras.

EM AJUDÁ

Pouco differe do que fazemos nas nossas praias tendo a vantagem do uso das pagaias em vez de remos. As 11h chegamos abordo. D'meia noite foram ao meu camarote chamar-me para dizer que estavam ao lado do navio n'uma embarcação tres pessoas sendo uma senhora. que desembarcaram d'um vapor e pediam para passar a noite a nosso bordo! É a ultima coisa que eu podia esperar estando fundeado n'uma costa como a do Dahomé. Logo lhes mandei dizer que iamos partir de madrugada foram para bordo d'um patacho allemão fundeado perto.
6 de Mais - As 5h.35m suspendi e começamos a navegar em direcção a Rotonou, onde, andando a 9 milhas chegamos as 8h.15m. Encontrei, alem do "Brandon" o navio que tinha visto passar e que soube ser o "Sarré". navio chefe da esqua-

PALACIO DO GOVERNO
S.THOME 18 MAIO 1892

dra franceza. Veio cumprimentar me um official d'este ultimo e fui agradecer aos dois navios. As 10.h 50.m fizeram de terra os signaes – Portuguez – tenho despachos para si – Mandei a terra a baleeira com o comissario mas este teve medo de desembarcar na escada de quebracostas da ponte de modo que resolvi ir eu. Effectivamente o desembarque n'esta escada de corda vendo fugir de baixo levado pelas ondas a embarcação que nos trouxe não é para quem não aprendeu gymnastica. Expedi um telegramma e mandei entregar as cartas que trouxe de Ajudá. A cifra que usavamos nos telegrammas, era o alfabeto ao contrario. Calculo que qualquer individuo vendo as palavras cheias de Z adivinharia a cifra. Estive de tarde abordo a visitar me

PALACIO
VISTO DO JARDIM

o Comandante do "Brandon". De noite tivemos muito balanço e caiu uma forte borrasca motivo pelo qual largamos outro ferro.

7-Maio - As 5.45 suspendemos e começamos a navegar em direcção a Ajudá onde chegamos as 9h. Auxiliou nos muito uma trovoada de nordeste dando vento que aproveitamos.

8-Maio - Pelas 10h.30m vêio abordo uma embarcação trazendo uma carta do Governador do Forte. Foram nesta baleeira para terra parte dos volumes que tinha abordo, o imediato: guarda marinha Ferreira Lima e aspirante Moraes e Castro, em visita ao Forte

9-Maio - Só communiquei com a terra para mandar o resto dos mantimentos.

10-Maio - Estive na praia toda a gente que deve vir para bordo mas por causa do

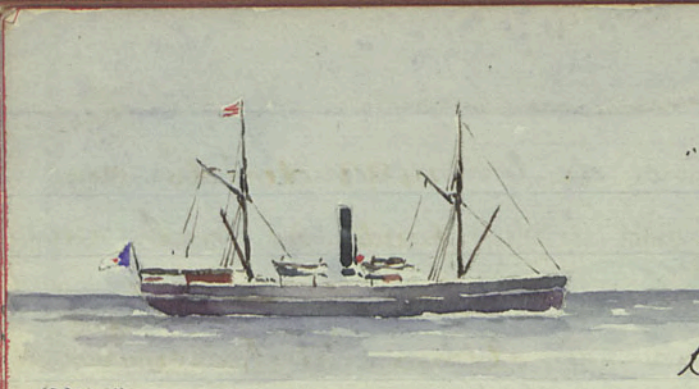
BOA ENTRADA
21 maio 1892

estado do mar não puderam embarcar. Fundeou o vapor "Lualaba" da African Steam Ship. Co.

11 de Maio 1892 - As 10h partiu o vapor inglez. O immediato e os outros que vinham para bordo embarcaram na praia mas depois de bastante tempo não conseguindo atravessar o baixo voltaram para terra, onde esperaram até as 3h. Vendo que o mar não melhorava regressaram ao forte. As 5h. 30m passou para oeste um vapor da Comp.ª "Chargeurs Reunis". Tivemos muito balanço.

12 de Maio - Chuva. As 7h. 15m passou para leste o aviso francez "Heron". Tentou pelas 9h. 30m embarcar na praia a gente que vinha para bordo mas a embarcação virou-se, salvando-se todos inclusivè um vitelo que andou muito tempo nadando. Mare de infelicidade; já é o terceiro dia que sem resultado tentam vir para bordo e eu arrependido de ter deixado ir os officiaes

a terra. Uns marinheiros de bordo queriam que eu os deixasse ir na nossa baleeira salvarvidas buscar os officiaes o que seria grande asneira
13 Maio - Está manhã veio felizmente bem para bordo a embarcação. Vieram só os dois officiaes. Os mulequez ficaram doentes do naufragio d'hontem Perderam se armas cabritos, encerados etc. As 10ʰ·30ᵐ partimos para Kotonou onde chegamos pela 1ʰ·30ᵐ. Fiz signal perguntando se havia comunicações telegraficas para mim e foi me respondido que não. Entreguei uma carta para Porto Novo ao comandante do "Brandon". Estavam no porto o



AFRICANO
S.THOME 23 MAIO

"Sané e Heron". As 2h largamos para S. Thomé com bom tempo e vento sudoeste.

15 de maio 1892 — Nublado e calmiços do SW. Ao meio dia Lat. 1°.47' N e Long. 6°.0' E. Estavamos ao meio dia a 90 milhas de S. Thomé. De tarde vento sudoeste fresco que auxiliou muito o navio principalmente por causa da tiragem. As 8h.30 avistamos o bom farol do ilheu das Cabras, às 10h via a ilha de S. Thomé e as 12h.30 fundeei na bahia de Anna de Chaves. Lindo luar.

14 de maio - Chuva e balanço. Ao meio dia Latitude 4°.18' N Long. 4°.10' E. Tivemos uma forte corrente a les sueste, o que já me fazia prever o balanço da noite passada.

16 de maio - Apresentei-me ao governador que me convidou para viver com elle no Palacio emquanto o navio estivesse fundeado no porto o que acceitei para ter ocasião de melhor ver a ilha e visitar varias roças. Apesar da ilha de S. Thomé ter sido descoberta como já dissemos em 1471 só começou a ser colonisada em

"COMO"

1493 devido em parte às más informações sobre o clima. Estabeleceram-se os colonos primeiro em Agua Ambo proximo à Ponta Figo, onde desembarcaram passando depois para Anna de Chaves cuja bahia dava mais abrigo às embarcações. Em 1512 a cidade foi destruida pelo fogo e em 1585 um cyclone deitou abaixo muitas edificações; pena é que não tenham havido outros fogos para destruir uma cidade tão mal cuidada tão insalubre tão suja e tão rica! Uns naufragos, escravos, d'um navio que deu à costa em 1550 estabeleceram-se ali com o nome de Angolares e praticaram assaltos, fazendo que parte da população com medo d'elles fugisse para o Brazil. Em 1574 estes angolares praticaram novos assaltos, destruindo fabricas de assucar então a principal riqueza da ilha. Em 1693 forças militares domaram estes revoltosos. Em 1567 foi a ilha devastada por piratas francezes. Em 1600 os tripulantes

Igreja em S. Thomé
DA HORAS mas não Fem telhada

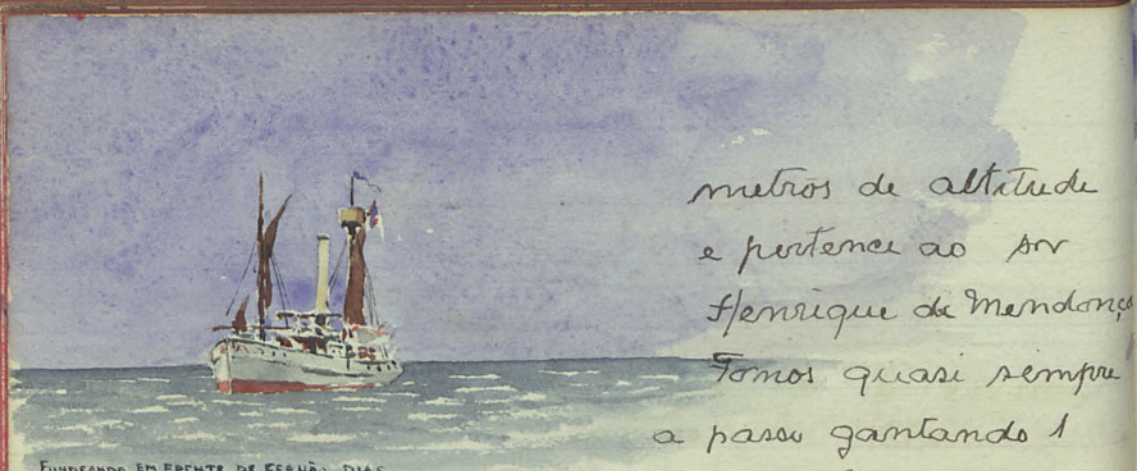
d'uma esquadra hollandeza comandada por Wander. Dom saqueou e devastou a cidade. Em 1641 os hollandezes tomaram novamente a ilha que só abandonaram em 1644 a troco de grossas quantias. Em 1706 os francezes saquearam a ilha do Principe e em 1709 tomaram S. Thomé, incendiando a cidade e levando todo o dinheiro. Em 1753 foi a capital da Provincia transferida para a ilha do Principe que era considerada mais salubre. Foi attacada pelos francezes que tomaram a cidade de S. Antonio em 1799.

Houve falta de methodo e de previsão ao edificar a cidade. Deviam ser aproveitados os terrenos à beira mar onde existe a casa do Telegrafo submarino e a cadeia por isso que para os ventos domenantes estavam a barlavento do pantano. Dizia por isso o comandante da Mindelo Augusto Castilho com razão que se fosse governador ia viver para a cadeia

SAINDO DE S. THOME À VELA
24 MAIO 1912

e mandava os presos para o Palacio. As casas muitas de madeira, sem ventilação inferior construidas n'um terreno humido deixavam muito a desejar. O proprio palacio do Governo não é de construcção propria para o clima Não havia n'esta epocha agua encanada assim como em 1911 ainda a agua para o hospital ia em pipas. O director do hospital e chefe do serviço de saude Manuel Ferreira Ribeiro disse-me: não mande para o hospital tripulantes do seu navio Se vão para lá com uma doença adquirem ali mais duas ou tres! Isto n'uma ilha riquissima e n'um mau clima!

20 de Maio - As 5 horas da tarde parti do Palacio a cavallo n'uma mula com o administrador da roça Boa Entrada, Bettencourt. Esta roça uma das melhores da ilha estava situada a uns duzentos



FUNDEANDO EM FRENTE DE FERNÃO DIAS
24 MAIO 1892

metros de altitude
e pertence ao Sr
Henrique de Mendonça
Fomos quasi sempre
a passo gastando 1
hora e tres quartos. No dia 21 fiquei na
roça vendo as instalações etc. A casa é bastante
confortavel e é frequente terem hospedes. Fazem
o serviço pequenos muleques espertos e engraçados
como são em geral os pretos em pequenos. Um
d'estes quando lhe perguntaram o nome dizia a
seguir os apellidos dos ultimos visitantes.
22 de Maio. No dia 22 de manhã parti para a
cidades para escrever para Lisboa pelo paquete
que diziam sair ao meio dia. Andando quasi
sempre a teste gastei uma hora. Entrou
no porto o vapor de guerra francez "Iris"
comandado pelo tenente Lalande, meu com-
panheiro de viagem para a China em 1886
abordo do "Shanandaddy". Este vapor que no Gabão
fazia o serviço de barca d'agua veem a
S. Thomé trazer o correio e esperar a mala
da Europa. O "Iris" pode carregar umas 120

Fernão Dias
24 Maio

toneladas de agua e estaciona em Libreville.
23 de Maio - Entrou hoje o vapor Africano pertencente à Empreza "Benchimol". Além d'este e do "Cabo Verde" estão no porto a barca portugueza "Venus" e um patacho. Tenhamos de partir novamente para a costa do Dahomé, mas como na cidade a aguada era feita no rio cuja agua está sempre contaminada por despejos lavagens, etc. resolvi ir fazer aguada ao rio do Ouro ao norte da ilha em frente da praia de Fernão Dias, no fundeadouro indicado nas cartas do almirantado inglez por "Man of war anchorage". Como não tinhamos a machina prompta resolvi tentar fazer esta pequena viagem à vela.
24 de Maio - As 7h 15m da manhã suspendemos e navegamos à vela a passar entre

TOMANDO BANHO NO RIO DO OURO 24 MAIO

o ilhéu das Cabras e a terra. Com vento à popa regular andavamos entre 2 e 2½ milhas por hora. Apesar da carta não indicar menos de duas braças passamos em fundos de 9 pés. Fundeamos em frente do rio as 10.30'. Mandamos lavar muito bem por dentro o salvaridas com o qual fizemos a aguada trazendo de cada vez para bordo uma Tonelada e meia. O salvaridas era cheio d'agua collocando a bomba de incendio á beira do rio e adaptando-lhe uma comprida mangueira de lona. Depois de fazer a aguada fomos tomar banho ao rio e mandamos a guarnição lavar roupa. Fomos visitar a roça Fernão Dias. Este fundeadouro é muito melhor do que a bahia de Anna de Chaves tendo a vantagem de ser mais abrigado para os ventos dominantes do sul. Conservamos aqui fundeados

LARGANDO DE S. THOME A VELA 25 MAIO

no dia seguinte
25 de Maio - Pelas 6
horas da tarde suspendemos
começando a navegar à vela em direcção à ilha
do Principi com a velocidade de 2 milhas por hora
vento SSW regular: as 9½ começamos a navegar
a vapor. Na madrugada de 26 passamos entre
os Brothers (Tinhosas) e as 9½ da manhã fundea-
mos no porto de Sto Antonio em 2 braças de
fundo com 10 de amarra. O porto é bonito ten-
do arvoredo até ao mar. Enviamos para terra
a correspondencia que trazíamos, attestamos a
agua com o salvaridas d'uma ribeira que vem
dar ao porto e as 2.30 da tarde largamos
para Ajudá. Com o balanço que tivemos
durante a noite a retranca partiu as bocas
e solta entortou quatro ferros do toldo e
partiu a adriça e a chapa da cadea da
carangueja. Perdeu-se a barca de mão e carreta
27 de Maio - Lat: 2°.58' N. Long.: 5°.24' E.
Bom tempo, vento SE e S. regular que dá
para latinos. Tivemos 10 milhas de corrente
ao sul. Andando 7½ milhas por hora, gastamos

ENTRANDO A BARRA DE LAGOS

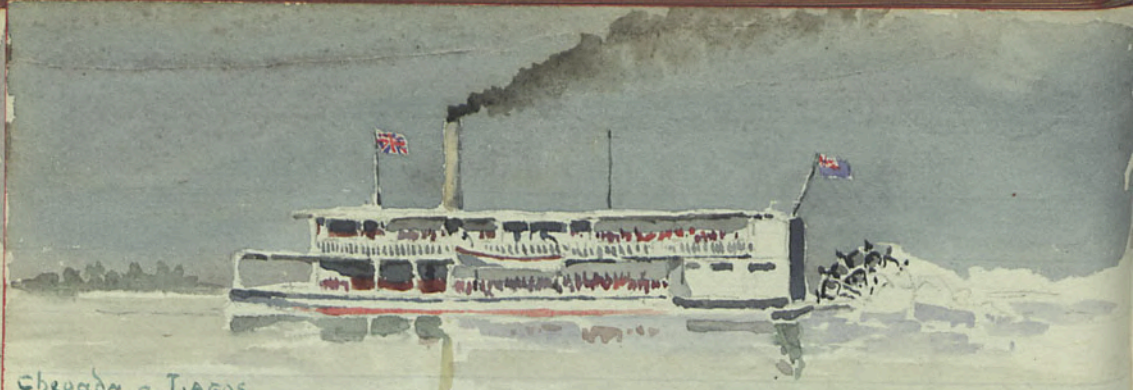
5 Toneladas de carvão em cada 24 horas.

28 de Maio 1892 - Lat: 4°.43' N Long.= 3°.24' E.
Nublado. Aguaceiros insignificantes dando só chuviscos. Ao meio dia dei ordem para ir andar a 6 milhas, afim de só chegar as 6 da manhã ao banco de sondas em frente de Ajudá. Com esta velocidade aguenta se bem a pressão.

29 Maio - Bom Tempo. Calculamos rectas de altura as 7 e as 9h que quasi se confundiam com o rumo de modo que fomos as 11.30 encontrar a terra mesmo em frente de Ajudá. Tivemos desde hontem ao meio dia uma corrente contraria de 35 milhas. Estavam fundeados em Ajudá um vapor da Woermann e uma barca italiana. A barca italiana suspendeu e seguiu a bordejar para oeste depois do

LIMPOPO EM LAGOS
1 JUNHO 1892

comandante ter vindo abordo purguntar se não estava em Gran Popo e eu lhe ter respondido que estavamos em Ajudá. Enganara-se o que não admira n'esta parte da costa onde só com uma longitude muito exacta se pode determinar a posição. Os vapores que estão fundeados chamam se "Gertrud Woermann" e "Marie Woermann". Passou à vista e seguiu para leste um outro vapor da mesma companhia Desembarcou e seguiu para o forte o cabo e a correspondencia que trasiamos. Saiu o Marie W. 30 de Maio - Chegou às 8 horas um vapor da companhia inglesa "British + African" "Madeira" Veio a nosso bordo uma embarcação trazendo um telegramma para mandarmos de Kotonou.

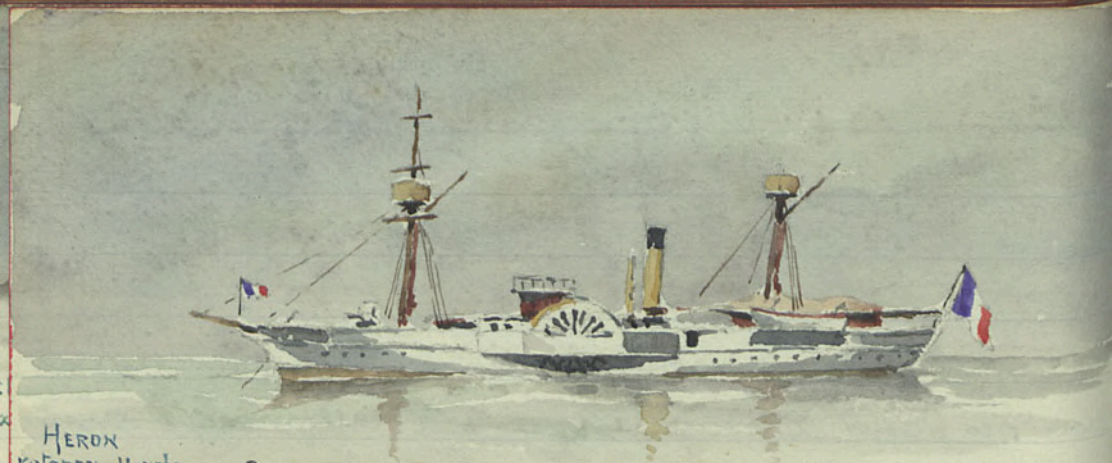


Chegada a LAGOS
da expedição Ingleza a Jebu

31 de Maio 1892 – As 5.30 da manhã largamos de Ajuda chegando a Kotonou às 8. Foi a terra o aspirante Victor Hugo de Azevedo Coutinho para mandar um telegramma e cartas. O telegramma, visto Kotonou estar em estado de sitio só poderia ir com auctorisação do Governador Militar que estava ausente. Seria necessario esperar até à 1 hora. Em vista d'isto continuei as 9.30 a navegar para Lagos. Baixam alguns salseiros. Calmas. Até Kotonou fui com bateiros para os quaes dava o terral. Estavam ali os mesmos navios de guerra das outras vezes: Sani, Brandon, Heron e dois vapores sendo um o Ville de Maceio des Chargeurs Reunis. Chegamos em frente do farol de Lagos as 5h. Fiz signal pedindo piloto e responderam nos d'um vapor allemão Woermann – Tenho piloto abordo – Dirigemo-nos para este vapor De Terra, perguntaram o nosso nome e respondemos

GQLS. Veio para nosso bordo o pratico que estava no vapor allemão, e que era allemão e começamos a navegar para a barra que passamos no meio de rebentação e onda havia 2 braças. O navio sobre a arrebentação faz um effeito semelhante as balieiras de praia nos bancos da costa: Passada a barra, seguimos o rio fundeando pelas 6h 30m em frente de Lagos com 25 braças de amarra em 3 de fundo. Veio abordo o "Collector of Customs" que muito amavelmente me offereceu os seus serviços. Encarregou se de mandar um telegramma para S. Thome e acompanhou me ao Consul allemão, que me indicou os individuos que forneciam carvão e mantenimentos aos navios francezes: Brandon etc.

1 de Junho. As 6h da manhã fui atracar á ponte da casa allemã Wit und Busch e ás 3h já tinha attestado os paióes com 53,5 toneladas de carvão. Largamos da Wharf.



HERON

Kotonou 11 junho

as 3.30 e fomos amarrar em frente com 15 braças de cada ferro. As 2.30 chegou o vapor de roda na popa "Margaret" com a expedição inglesa contra Gebu. que derrotou o inimigo e prendeu o rei. Estava abordo o Governador que já me tinha mandado convidar para um almoço no dia seguinte as 11. De tarde fui com Mr. Schmidt visitar algumas casas commerciaes e passear de carro. Estas visitas de tarde mettem sempre cocktails o que não me parece muito bom n'este clima quente e humido.

2 de junho. As 11 horas fui almoçar com o Governador depois de o ter cumprimentado officialmente. Almoçaram tambem o coronel Scott e o secretario particular. Por causa do clima não havia em Lagos europeas. De tarde tornei a passear com Mr. Schmidt indo à Missão, casas comerciaes, etc.

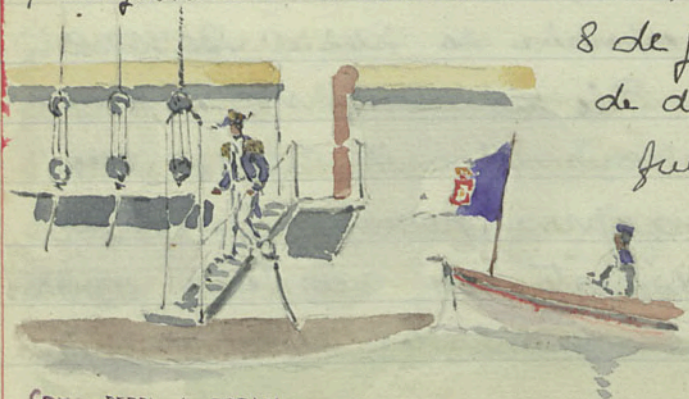
"ARDENT"

KUPANG 13 Junho

3 de junho 1892. Almoçei com Mr. Schmidt. Esteve abordo o secretario particular do Governador De Tarde teve abordo visitas de missionarios, e indigenas, alguns dos quaes fallando portuguez por terem estado como escravos no Brazil

4 de Junho - Muita chuva com que enchemos um tanque d'aguada. Fui as 2h à despedida dos passageiros do "Aline Woermann". Estavão Schmidt officiaes inglezes etc. De tarde fui para bordo com alguns negociantes indigenas, ricamente vestidos que estiveram vendo o navio. As 5h chegou o "Margaret" com um troço da expedição a Sebu. Foram esperala ao caes o governador, coronel Scott etc. Pelo rio abaixo em direcção ao mar vem por vezes ilhas de capim que atravessando-se na proa põem em risco as amarrações. Quando isto nos acontecia mandavamos gente com machados separar

a ilha para seguir metade por cada bordo
5 de Junho - As 8.ª 30.ᵐ fomos para terra os officiaes
11 praças e um sargento para assistir à missa
às 9.ª na igreja catholica. Missa cantada. Tudo
bem arranjado. Em seguida foi nos offerecido
um almoço pela colonia portugueza. Estavam
padres, senhoras pretas, algumas fallando inglez,
superintendente do Telegrafo submarino, etc
ao todo vinte pessoas. Tiraram-se photografias
Visitei o Consul allemão. Jantei com Medeiros na
Casa Regia e às 9.ª 45.ᵐ regressei abordo.
6 de Junho - Fui visitar um negociante indigena
que me deu, duas cabras, uma caixa de cerveja
inhame, um cacho de seis bananas e cinco
gallinhas da Guiné. Fui convidado pelo Gover-
nador para jogar Tennis às 5.ª e jantar às 7.ª
7 de Junho - Estiveram abordo senhoras e mais visitas



COMO PERDI A ESPADA AJUDA 13 Junho

8 de Junho - Fiz visitas
de despedida e às 11.ª 30
fui visitar o Consul
allemão com quem
almocei. Tagarmos
as contas do navio

ENTREGA DOS PRISIONEIROS FRANCEZES
AJUDÁ 14 JUNHO 1892
LIMPOPO E BRANDON

Ás 5h. Joguei tennis com o governador. Deram nos dois peixes de presente. Despedimo-nos para partir. Durante a nossa permanencia em Lagos a temperatura maxima ao ar livre foi de 32°.4 e a minima de 24°.4.

9 de Junho – Ás 5h.50m começamos a navegar a sair do porto. Quando passamos a barra havia 10 pés: ás 6h.45m deixamos o pratico e seguimos. Ás 2h.30m passamos Kotonou onde estavam fundeados o "Sané", "Talisman", Brandon e "Heron". Velocidade media 8 milhas. Fundeamos em frente de Ajudá em 7½ braças de fundo pelas 5h da Tarde. Fizemos signal a reis uma embarcação por meio da qual comunicamos.

11 de junho – Ás 11h.30m reis de terra a correspondencia destinada a Kotonou relativa aos

FERNÃO DIAS A S. Thomé com a balieira do MINDELLO NOS TURCOS 28 Junho

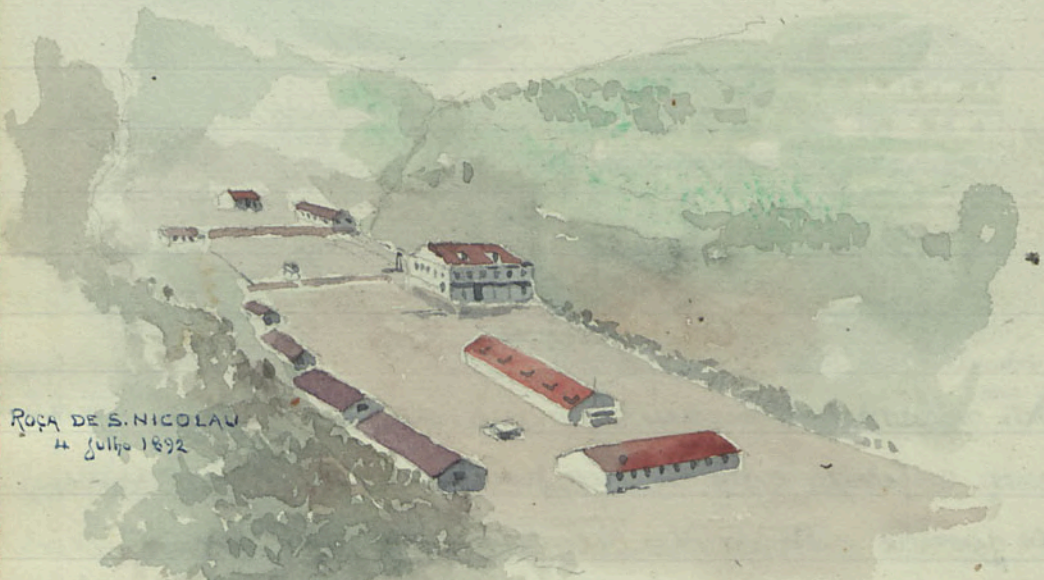
francezes presos e as 11h largamos em direcção a Kotonou. O navio parece que limpou na agua doce de Lagos por isso que anda sempre mais de 8 milhas. Ás 1h.30m chegamos a Kotonou. e arriamos a balieira que foi a terra com o aspirante Coutinho. Fomos fundear por fora da esquadra franceza e pelo través do vapor de rodas "Heron" que tenha o signal de chefe. Os navios de guerra no porto eram: Sané. Talisman. Heron, e Brandon. Não teem flammula creio que para fazer suppor aos dahomeanos que não são navios de guerra. Ás 2h.30m veio a balieira e pouco depois das 3h. seguimos a WSW até as 6h.30m andando umas 25 milhas. Parou-se a machina e largamos o panno navegando a ESE para SE. Trovoadas Saimos para o mar por causa do balanço

IDA PARA AS ROÇAS 3 JULHO

ROSA DA SAUDADE
3 JULHO 1892

muito incommodo que o navio da fundiado mas fomos infelizes com o tempo que nos contrariou.
12 de Junho - As 6h da manhã carregamos o redondo e depois o latino de proa. Muita chuva e pouco vento. Pela 1h.30m clareou e vimos a terra e Kotonou que conteniou à vista todo o dia Logo que chegamos as 15 braças fundeamos com 45 braças de amarra do ferro de bombordo deixando a vela grande larga para aproar ao mar e evitar um pouco o balanço.
13 de Junho - As 10h.15m suspendemos e começamos a navegar em direcção a Kotonou onde fundeamos ás 11h.30 por fora do "Heron" Em vez do Brandon" está o "Ardent" do mesmo typo. O Sarè estava

A PONTE QUE DEUS FEZ
3 JULHO



embarcando bois e o Heroi cartuxame e carvão para sair no dia seguinte para Gran Topo. Navegava atraz de mim um navio que reconheci ser o cruzador allemão "Habicht". As 4.30 fundei em frente de Afudà em 7½ braças de fundo. O "Brandon" fazia signaes para terra. Percebi que havia em terra uma carta para elle que não podia receber por estar a barra impraticavel. Fizeram de terra os signaes — Portuguez — approximei-me Dei as ordens necessarias para o fazer. Veio abordo o Commandante do "Brandon" dizer-me que estava ali por causa dos prisioneiros francezes, e que mandára uma carta ao commandante Rolin do forte portuguez, mas que a resposta estava

ILHEU DAS ROLAS
MONUMENTO DO ACTO DE POSSE EM 1864
POR JOZE M. DE FREITAS
9-JULHO-1892

na praia e não podia vir por causa da barra. Disse que ia fazer signal para abrirem a carta. Fez o signal mas de terra responderam — Não posso — O "Brandon" quando cheguei não tinha flammula e no mastro de proa tinha içada uma bandeira branca com orla vermelha tendo no centro as letras C G da mesma côr, que julgo tenha o fim de fazer suppor que era navio mercante. Logo que chegou o cruzador allemão "Habicht" arriou esta bandeira e içou a flammula. Fui cumprimentar a "Habicht" mas á saida por causa do balanço, perdi a espiada, fiador, talim, e luvas: tudo para o fundo do mar! Passei pelo Brandon e

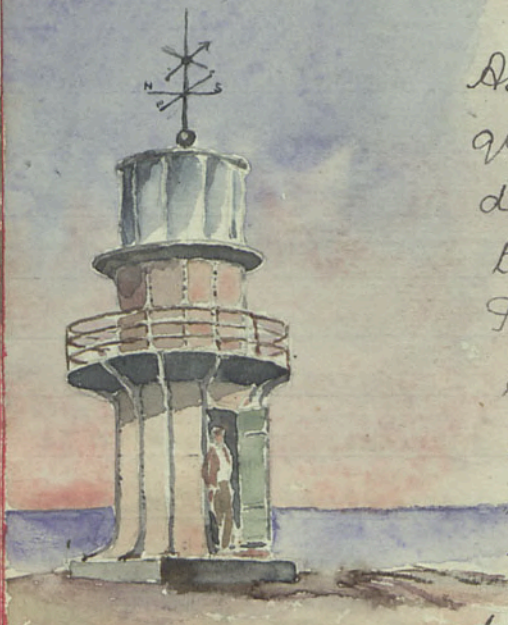
S. MIGUEL
10 julho 1892

voltei abordo. Partiu se uma ramo da baleeira.
14 de junho - 1892 - Esteve abordo o commandante do 'Habicht' que partiu para Gran Popo as meio dia - As 2h. chegou o Sarré. Trocaram se muitos signaes entre nós, a terra, "Brandon" e "Habicht" Pelas 3h chegaram à praia os 3 francezes presos em companhia do capitão Rolin, governador do forte e de dois missionarios. Embarcaram para o 'Brandon' as 4h e em seguida largaram para terra os dahomeanos prisioneiros dos francezes. Enviei uma carta pelo Brandon que partiu às 4h 30m. Içei signaes dando parabens aos francezes e ao governador do forte. de quem recebi uma carta.
16 de junho - Saiu às 8h para oeste o Sarré. Recebi um telegramma do forte para expedir de

Kotonou amanhã passou as 4h navegando para oeste o aviso "Heron". As 16h da noite appareceu a leste fazendo signaes com luzes e foguetes que às 19h 30 passou proximo a nós e reconhecemos ser o "Brandon". Perguntou nos pelo "Sanè" e disse ir para o Senegal.

17 de junho - As 10h suspendemos e começamos a navegar em direcção a Kotonou onde fundeamos pelas 12h 30m. Foi a terra um guarda marinha expedir um telegramma de Ajudá. Estavam em Kotonou os navios de guerra francezes "Talisman" e "Ardent". Ás 2h 10m largamos de Kotonou fundeando em Ajudá pelas 5h 30m.

18 de junho - Bahia pelas 9h 30m uma forte trovoada dando muita chuva, aproveitando se muita agua com baldes, tinhas e outras vasilhas que tinhamos abordo. Ás 0h 40m passou para leste o aviso "Heron".



FAROL DAS CABRAS
11 julho

Às 2.50 suspendemos. Esperamos que viesse uma embarcação da praia trazendo uma carta e capum e seguimos para Topo Pequeno. Em Gran Topo estava a barca italiana e em Aguè o "Sarè", onde passamos ao pôr do sol. Às 7 horas fundeamos em frente de Topo Pequeno em 7½ braças de fundo pelo lado da terra da "Habicht". Veio um official cumprimentar-me e fui lá abordo passar a noite e beber cerveja ao som da banda de bordo. Os officiaes da "Habicht" eram muito mais amaveis e illustrados do que os francezes. da mauricia dos navios que encontrei. 19 de Junho - Às 5.30 partiu o "Habicht" para os Camarões. Suspendemos às 10 e navegando ao longo da costa passamos Porto Seguro às 11 Porcurah á 1.30. Elmeña às 3 e fundeamos em frente de Quittá às 4.30 em 6 braças de fundo com 45 de amarra. Aqui o navio não dá quasi balanço e

vieram embarcações de Jekacoffee vender carne, perus, carneiros, etc.

20 de junho - As 7.30 entrou o vapor "Loanda" da British & African trazendo no mastro de proa a bandeira portugueza. Escrevi por elle. As 8 largamos para Ajudá passando Porto Seguro ao meio dia e Popó Grande às 2.30. Em Ajudá já não estava o "Sarré". Com vento WSW (a favor) andámos a 8.5 por hora. As 4.30 fundeamos em frente de Ajudá em 5½ braças de fundo. Fundeou o "Talisman" que mandou um official visitar o patacho allemão e trazer-me um telegramma que estava em Kotonou. Mais tarde veio trazer-me uma carta notificando-me o bloqueio da costa.

21 de junho - As 7.30 passou o "Heron" para oeste.

22 de junho - As 8 fui abordo do "Talisman" As 10 vieram para bordo do forte 3 soldados

2 muleques e uma pequena mulata filha do alferes Santos passageiros para S. Thomé. Mais tarde veio a mala. As 4h 30m veio abordo o commandante do "Talisman". Estive um dia com pouco balanço. 23 de ~~fevereiro~~ junho 1892. As 6h da manhã suspendemos e começamos a navegar depois de ter recebido a mala do "Talisman". Ao meio dia Lat: 5° 42' N Long: 2° 30' E.G. Tempo nublado Vento oeste fraco: depois do meio dia refrescou o vento. Temperatura à 1 hora da tarde 26°7 C 24 de junho. Nublado. Vento variavel do quadrante SW. As 10h começou a soprar vento SW fresco levantando vaga e dando o navio balanço Ao meio dia: Lat: 3° 26' N Long 4° 23' EG Dist: 178' 25 de junho. Ao meio dia começou a ver-se arrumação de terra. Lat: 1° 33' N Long: 6° 5' EG: Dist: 154'

EM CAMINHO PARA SANTA MARGARIDA
15 Julho

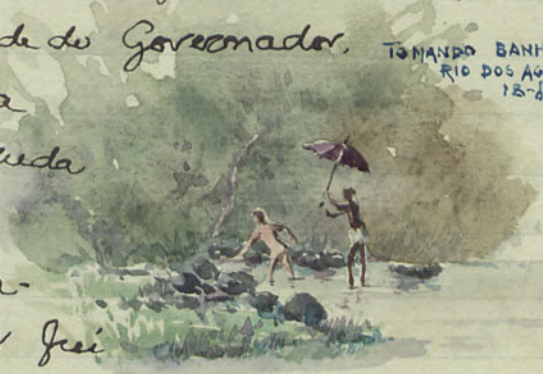
Ás 8 horas avistou-se o farol das Cabras que as 11.30 se marcou pelo travez. As 12h 15m fundeamos em 2½ braças. Está no porto a corveta "Mindello"

28 de Junho - Visitei o Governador e Comte da "Mindello"

27 de Junho - Precisando fazer aguada, ás 10h.30 suspendemos e começamos a navegar em direcção a Fernão Dias fundeando pelas 11h.30m em 2 braças de fundo. Fizemos a aguada e lavamos roupa

28 de Junho - Veio de Anna de Chaves na canoa o comandante da "Mindello", que jantou abordo comnosco. As 5h.30m com a baliciva da corveta içada nos nossos turcos, suspendemos e seguimos para Anna de Chaves fundeando as 7h em 2½ braças de fundo. Fui para o Palacio ficando hospede do Governador.

TOMANDO BANHO NO RIO DOS AGRIÕES
18-Julho 1892



2 de Julho - As 2h da tarde saiu para Ajuda a corveta "Mindello"

3 de Julho - Em companhia do Governador fui vistar algumas roças. Saimos do Palacio ás 8h.15m

"MINERVE"
Pontão em Libreville
20 julho

a cavallo em mulas, o Governador Pereira de Miranda, o ajudante, alferes Santos e eu. Chegamos à roça da Saudade as 10.20 tendo dado um bonito passeio e admirado a linda vegetação, como ainda não tinha visto em nenhuma das nossas colonias. Na roça estava o dono sr. Sobral com a mulher. D. Maximiana, mulher do ajudante e outros visitantes. A "Saudade" pela sua situação e devido à amabilidade dos proprietarios era n'esta epocha a roça onde havia mais gente e animação. De tarde fomos todos passear a uma passagem na rocha a que deram o nome de Ponte que Deus fez. Depois de jantar musica e dança.

4 de julho - Levantei-me às 6 horas e fui tomar banho ao rio Manoel Jorge. Depois do almoço que teve logar as 10 fui ver Trabalhar

uma debulhadora americana. Pelas 2 horas fomos para a roça S. Nicolau 950 metros acima do nivel do mar e a 21 Kilometros da cidade de S. Thomé. Acompanhou-nos o administrador Magro que tinha lá a roma. Temperatura 20° C. Passei por pontos cuja linda vista a mais de mil metros de altitude 5 de julho - De noite senti fresco: dormi com dois cobertores o que em S. Thomé é pouco vulgar. Levantei-me as 6h e tomei banho no tanque da Sanzala o que causou admiração aos pretos. Devido ao clima os serviçais tornam-se anemicos o que verifiquei observando o esbranquiçado das palpebras. Almoçamos ao 1/2 dia. Fui passear para ver os pontos de vista mas pouco vi por causa da nevoa. As 4 horas partimos para a Saudade e mais uma vez vimos como é bonito o caminho. 6 de julho - Levantei-me às 6h e fui tomar banho ao rio. Visitamos a roça Nova Moka. As 3h 30 partimos para a cidade onde chegamos as 5h 30. Resolveu o Governador visitar as roças situadas à beira mar seguindo a bordo do "Limpopo"

Largamos de Anna de Chaves pelas 7.h 30.m da manhã do dia 8 de julho. Passamos entre o ilhéo de Sant'Anna e a Terra e navegando ao longo da costa fundeamos na Angra de S. João perto da praia, pouco depois das 10.h Desembarcamos, montamos à cavallo e fomos almoçar à roça de João Jorge. As 3.h 30.m voltamos para bordo. Eu e outros descalços por causa de ser preamar e ser necessario atravessar um riacho. As 4.h suspendemos e seguimos para Iobe Iobe onde fundeamos em 5 braças de fundo. Desde 1875 que não entrava n'este porto navio algum e creio que de guerra foi o "Lamporo" o primeiro que entrou.

Desembarcamos e fomos jantar com o commendador Jacinthro, irmão do Barão de Agua Sizé e dono da Roça. Para ir para terra passasse por cima da rebentação a

NINGÉ-NINGÉ AS 10.h DA NOITE 20 julho 1892
RIO COMO ESCOLHIDO LOGAR PARA ENCALMAR

é necessario saber o caminho. Ao jantar fiquei
ao lado d'uma preta filha do dono da casa
que tenha uma grande carapinha e quasi
não fallava portuguez. O jantar era muito
comprido como é costume em Africa
No fim do jantar realisou-se uma marcha
aux flambeaux pelo matto que fez bonito
effeito. Voltamos para bordo às 11.30. O
porto do Iobe-Iobe está aberto ao sueste
e portanto entra por elle o rolo que na
epocha das "gravanas" levanta o vento rei-
nante. A não ser esta circumstancia
parece ser seguro e dar entrada a

qualquer navio. Fundeia-se em 5 braças, lodo escuro, arenoso, marcando a roça Porto Alegre por WSW magnetico

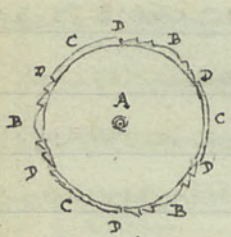
9 de julho - As 9.30 fui fazer sondagens na bahia e depois buscar o governador que tinha ficado em terra. Largamos para o Ilheu das Rolas com o Juiz Almeida e Pantoga. Fundeamos ali em 4 braças de fundo em frente da casa entre duas rebentações. Como fundeamos no equador podiamos indifferentemente fundear com qualquer dos ferros. Como se sabe, por causa do sentido da rotação do vento nos temporaes no hemispherio norte deve fundear-se com o ferro de estibordo e no hemispherio sul com o de bombordo. Almoçamos na roça onde fomos recebidos com gente formada, embandeiramento etc. As 3.30 saimos para o Iobe-Iobe. Desembarcamos e fomos dar um passeio no braço de mar e depois ao monte regressando a casa com "marche aux flambeaux". Jantamos e ás 10.30 fui para bordo.

10 de julho - As 7.30 fui buscar o governador a terra

"BASILIC"
22 JULHO 1892

onde almoçei e às 8ʰ 40ᵐ largamos para o ilheu das Rolas desembarcando ali o administrador da roça. Partimos às 9ʰ 30ᵐ para o porto de S. Miguel onde entramos porto das 11ʰ passando entre os ilheus Gabado e Formoza fundeando em 4 braças de fundo. O porto é muito pequeno mas seguro e foi o Limpopo o primeiro navio que nelle entrou. Desembarcamos na praia e fomos visitar a roça então em começo, a qual mais tarde tinha de atravessar largos periodos de difficuldades financeiras seja por má administração, pouca fertelidade do terreno ou improprie dade do clima. As 2ʰ saimos do porto e fomos navegando ao longo da costa com mar plano até às 6ʰ quando fundeamos em Anna de Chaves

É muito interessante a navegação em torno da ilha muito perto da terra observando a linda vegetação Desembarcamos em S. Thomé e fomos jantar com o Sr. Horta e Cª 11 de Julho 1892 – As 10.30 suspendemos e navegando em direcção a Fernão Dias passamos entre o Ilheu das Cabras e a Terra em occasião de baixamar d'aguas vivas: passamos em 9 pés d'agua As 11.30 fundeamos em frente do rio em 2 braças de fundo. Depois de jantar fomos visitar o farol do ilheu das Cabras que vamos accender. O farol é fixo e com relampagos. Está bem montado mas como o poço para os pesos é pouco profundo tem de se dar corda duas vezes por noite. No ilheu só habitam os faroleiros que são pretos.



A = Candieiros com tres torcidas circulares, concentricas, de petroleo com reservatorio superior.
B = Lentes de Fresnel circulares que produzem a luz maxima.
C = Lentes cylindricas que produzem a luz regular.
D = Luz minima na passagem d'umas lentes para outras.
O apparelho de rotação é movido por pesos. O cylindro dá uma rotação em 5 minutos.

12 de Julho – De manhã fomos ao rio do Ouro tomar banhos e de tarde às ruinas da capella de S. Francisco construida em 1792.

13 de Julho – Largamos do fundeadouro às 10.30m passamos entre o Ilheu das Cabras e a terra encon-

NINGÉ-NINGÉ (LES BAINS) RIACOMO 24 JULHO

(5)

trando um pouco menos de 9 pés de profundidade e ao meio dia fundiamos em Anna de Chaves em 2½ braças de fundo

16 de Julho 1892 – Fui visitar a roça de S.ta Margarida pertencente ao Sr Monteiro., saindo da cidade pelas 4 horas da tarde com Pantoja e os irmãos Faro. A situação da roça é bonita e o administrador sympathico. Perto da casa ha um rio chamado dos Agriões por causa das margens estarem cobertas d'esta planta, onde eu ia de manhã tomar banho levando um preto para me segurar o chapeu de sol

18 de Julho – Sai de S.ta Margarida ás 7 e cheguei á cidade ás 8. Fui despedir-me do Governador com quem almocei ás 10.30. Como o Carvas saia carissimo em S. Thomé resolvi ir a Libreville abastecer-me de combustivel.

visto pouco atrazar a viagem de regresso a Loanda. Embarquei às 12h 30m e largamos à 1h 19 Julho - As 7h 30m avistou-se terra pela proa às 10h seguimos ao norte ao longo da costa e à 1 hora passavamos a 1ª boia encarnada da entrada de Libreville. Fundeando perto do pontão "Minerve" pelas 2h 30. Fui visitado por um official da "Minerve" e retribui a visita ao commandante que me offereceu dar-me um pratico para subirmos o rio Como, afim de ir até Ncngè-Ncngè para limpar o fundo não excedendo a 5 pés a amplitude das mares n'esta parte da costa em Ncngè-Ncngè a amplitude attinge 8 pés nas sizygias, phenomeno do qual não sei a explicação. Visitei em seguida o Governador e a canhoneira "Basilic" navio de rodas commandado por um lieutenant de vaisseau tendo como immediato um enseigne. Arranjei para a Compagnie des Chargeurs Reunes me ceder umas latas de tinta para o fundo do navio, voltei abordo e fui jantar ao "Basilic". Ao demar o porto encontrei a terra 14 milhas ao sul por não

DO GABÃO AO CABO LOPES
28 JULHO

ter tido corrente ao norte como indica o roteiro.
20 de Julho - As 7.30 vêio o comandante do "Basilic" trazer-me o seu contramestre para me servir de piloto na navegação do rio.
As 7.45 partimos e com corrente a favor fomos subindo o rio cujas margens são baixas e cobertas de mangal vendo-se de vez em quando crocodilos a que não atiramos com receio de que os francezes não gostassem: às 2 da tarde fundeamos perto de Ninge-Ninge. A grelha que ali existe para limpeza do fundo dos pequenos navios não servia para o "Lompopo" por demandar muita agua. Por isso resolvemos ir encalhar n'um banco de areia situado a meio rio. O banco só descobria

por occasião da baixamar que era de noite mas nós não queriamos ir encalhar sem saber onde e sem ter a certeza que não havia pedras que fizessem avarias no fundo do navio Organisamos uma expedição nocturna ao baixo para nelle desembarcar ás 10 da noite occasião da baixamar. Levamos em duas embarcações, salva vidas e bote, 6 bambus compridos para enterrar na areia e marcar o sitio escolhido na preamar. lenha para uma fogueira archotes para explorar o baixo e armas para nos defendermos caso apparecessem crocodilos Desembarcamos no baixo escolhemos o local para encalhar o navio que marcamos com dois bambus e uma boia de arinque e regressamos abordo. Estava uma noite muito escura. 21 de Julho: As 5h 30m da manhã fui preamar o caminho para o baixo e ás 6 horas segui para lá com o navio encalhando em 6 pés. Ao passo que ia descendo a maré foi se limpando o fundo que na occasião da baixamar as 0h 30m estava tão limpo quanto possivel. Espiavam se dois ancoretes e

PALACIO DE CABINDA
31 JULHO 1892

largou se o ferro de estibordo e o de bombordo já se tinha largo antes de encalhar. O meu receio era que o navio assentasse no fundo sobre os ferros fazendo lhe rombo. Começamos a pintar o fundo primeiro da praia e depois com a baleeira salvaridas. Passou rio acima o "Basilic" 22 Julho 1892 - Continuou a pintar se o fundo Voltou o "Basilic" que fundeou proximo fui abordo e jantei com o Commandante. Disse me que as mares eram por vezes irregulares e que nem sempre iam como eu imaginava crescendo até á lua. Fiquei assustado com medo de não poder desencalhar, tanto mais que eu não tinha pedido licença ao Chefe da nossa Estação Naval para subir o rio e encalhar. O comandante do "Basilic"

disse me porem que ficava ali até eu desencalhar e que se fosse necessario me ajudava com um reboque. A' noite um estoque d'agua encalhou mais o navio.

23 de Julho 1892 – Ficou o navio completamente em seco na baixamar. Deu se no costado a segunda demão de "peacock" e verniz. Quando o navio começou a fluctuar esticou a amarra e o salvaviddas que estava sobre ella veiu se caindo parte da tripulação ao mar, mas não houve desastre. As 8 h na preamar desencalhei ficando fundeado com o ferro de bombordo com 20 braças de amarra em 2 de fundo. O salvaviddas as 9 horas suspendeu o ancorote.

24 de Julho – As 6.30 desencalhei fiz signal para o "Basilic" e fui pouco depois fundear proximo a elle. Largamos rio abaixo juntos às 7 horas e assim fomos até as 10 quando andei a toda a força para passar um banco antes que a maré vasasse mais. Esperei depois por elle e chegamos a "Libreville" às 3 horas, onde me deram uma amarração. Fui abordo da "Meneve" agradecer ao com-

PALACIO DE CABINDA

mandante os seus serviços e este veio pouco depois pagar me a visita. De tarde fui a terra ouvir a musica e a casa do Sr. Bettencourt "marabi" negociante, que me disse já ter a canhoneira querido subir o rio mas que o então comandante Nunes da Silva o não fizera por isso que as auctoridades francezas exigiam que o navio embandeirasse em francez! Foi decerto confusão. Navios mercantes é que só podem navegar no rio com a bandeira franceza e é por isso que içam a bandeira franceza os vapores das casas comerciaes allemãs ali estabelecidas.

25 de julho - Com alguns officiaes da "Minerve" fui ao "cercle" na povoação de Glass nos arrabaldes de Libreville. onde jantamos.

O paiz é bastante pobre: exportava n'esta

epocha madeiras (bois rouge) e piassava. Os habitantes são indolentes. e creio que devido a cruzamento com a raça arabe, no genero preto, nunca tinha visto gente com feições tão perfeitas. As pretas chegando à puberdade fazem de casa dos paes ou são por elles vendidas. A superiora da Missão catholica declara que - "la seule chose que nous arrivons à faire c'est à arranger de bonnes maitresses pour ces messieurs" - Para evitar que os europeus as levem para mau caminho ensinam-lhes o que ellas devem responder quando Elles se lhes dirigem. É o seguinte - Je suis une honnete fille, mariée à un honnete ouvrier, je ne mange pas de ce pain là, passez votre chemin monsieur - Creio porem que este discurso não dá resultado. e que a Superiora tinha razão. Os indigenas usam pannos de cores vistosas de fabricação franceza que fazem bonito effeito 26 de Julho - Fui com o meu immediato jantar com o Governador: estavam o comandante da Estação Naval, o comandante do

"Basilic" e um engenheiro civil.
27 de Julho de 1892 - Fui almoçar com o comandante da Estação Naval abordo da "Minerve" Visitei o hospital estabelecido abordo. Meteram-se 35 toneladas de carvão - briquettes de Anzin - cedidas pelo Governo francez assim como alguma carne de conserva em latas da usada na marinha franceza preparada em Rochefort Devido à burocracia franceza tive de assignar cinco recibos de cada coisa que recebi. Telegrafei para Loanda e despedime do Governador.
28 de Julho - Ás 6ª largamos a amarração e saimos do ancoradouro navegando em direcção a Cabo Lopez (Lopo Gonçalves). Ás 8ª marcamos o farol pelo través de bombordo. Apesar de haver algum mar pela proa o navio, com o fundo limpo anda mais de 8,5 milhas por hora. Passamos a linha ás 10ª 30m e o Cabo Lopez ás 4ª 45m. O mar foi caindo e com latinos largos andamos entre 9 e 10 milhas por hora. Ao meio dia: latitude 0° 5' S longitude 9° 2' E, distancia navegada desde Libreville 50 milhas.

29 de julho 1892 – Continuou o bom tempo. Vento SW fraco. Navio andando 9 milhas em media. Ás 11h avistou-se Terra. Tivemos uma forte corrente ao WNW provavelmente, aguas do Zaire. 76°NW 27'. Lat 3° 0'. S Long. 9° 42' E Distancia percorrida 216.

30 de julho. O avistar-se terra e a corrente a que acima nos referimos, deram-se hoje e não hontem. Lat. 5° 23' S Long 11° 55' E. Distancia 216'

Pelas 2h 30m da tarde fundeamos em Cabinda em 2,5 braças de fundo. Fui cumprimentar o Governador, oficial de marinha Antonio Sergio de Souza, casado com uma senhora da India muito sympathica D. Anna. Dei um passeio, e jantei no Palacio onde dormi

31 de julho – Levantei-me ás 7h 30m, tomei banho e fui passear a ver a terra. Almocei as 11h e ao meio dia fui para bordo. Largamos para Loanda ás 12h 30m. No meio da foz do Zaire estava fundeada uma barca. Ao anoitecer passamos o farolim de Santo Antonio na margem esquerda do rio.

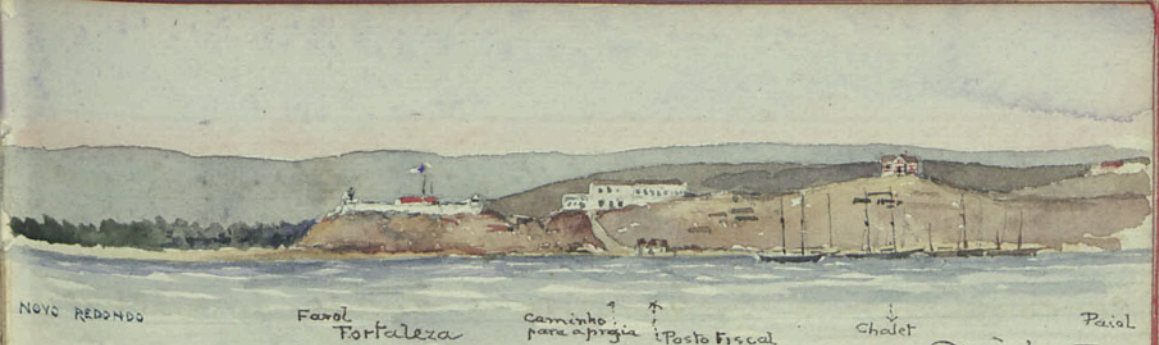
1 de Agosto – Ás 3h 30m estava pelo travez o farol do Ambrizette. Passei mais perto do que

julgava, talvez umas duas milhas por causa da corrente ou do desvio. Ao amanhecer vi a povoação de Quissembo e às 8½ passamos o Ambriz. Pouco vento, pela proa, quasi calma. Andámos por vezes 10 milhas por hora. Pouco depois das 2 da tarde fundiavamos em Loanda junto à ilha em frente do Deposito da Estação Naval. Fui apresentar-me ao Chefe e cumprimentar o Governador Guilherme Capello. Andou o "Lamprop" n'esta comissão a S. Thomé e Ajudá 4152 milhas. As caldeiras estiveram accesas 72 dias e fora de Loanda permanecemos 102.

Estivemos em Loanda preparando o navio para uma nova comissão de serviço, que era ir aos portos do sul buscar os portadores das actas das eleições. No dia 15 de agosto dia de Nossa Senhora d'Assumpção era o dia da festa de Angola. Foi n'este dia que Salvador Correa de Sá comandando uma esquadra vinda do Brazil

e parte equipada à sua custa retomou Loanda aos hollandezes. Houve Te Deum na Sé ao qual concorreram o Governador e todas as auctoridades de terra e mar, e prégando o conego Andrade que pronunciou uma bella oração louvando este feito dos portuguezes. Que contraste entre esta festa e a que na mesma igreja presenciei vinte annos mais tarde, já na vigencia da republica e sendo governador Norton de Mattos! Que decadencia! Como nunca tinha ido a Novo Redondo e não houvesse plano do fundeadouro disse-me o Governador Capello que havia sempre lá caiques e palhabotes fundeados e que fosse fundear perto d'elles no enfiamento d'uma rua que conduz da praia à porcação, denominada a Calçada. 20 de Agosto 1892 - Faz hoje seis mezes que entrei pela primeira vez em Loanda vindo de Capetown Fui cumprimentar o comandante do cruzador allemão "Hyäne" que estava em Loanda vindo

"BIMBAS"
EMBARCAÇÕES DE NOVO REDONDO



do Cabo, despedi-me do comandante da Divisão Naval etc. e as 2.40 largamos do porto. Tencionava largar as 2 mas teve que esperar pelo arranjo da valvula de escape d'um cylindro. Contornei a ilha passando por cima do baixo onde encontrei o fundo mínimo de 13 a 14 pés. Era quasi preamar. Os fogueiros vindos de novo para bordo iam deixando parar a machina por falta de vapor. As 6.45 marcamos pelo través o farol das Palmeirinhas. Passamos ao anoitecer por um caique e vimos fundeado ao pé de terra um palhabote.

21 de agosto - Bom tempo. Terra à vista por bombordo desde o amanhecer. Passamos às 10 horas Morro Point (Benguela Velha) e mais tarde aproamos às embarcações fundeadas em frente de Novo Redondo. Quando já a pequena distancia notamos que junto à propa se formava uma vaga signal de pouco fundo. Preamamos e vimos que iamos navegando

FAROL DAS SALINAS
VISTO DO NW

em duas braças de fundo. Á 1,30 fundeamos em Novo Redondo em 3½ braças de fundo. Em Morro Pomit estava fundeado um palhabote e em Novo Redondo 4 palhabotes e 2 chalupas. Das Palmeirinhas a Novo Redondo tivemos 20 milhas de corrente contraria ou proximamente uma milha por hora. Em terra tudo tinha ido para um pic-nic, desde o juiz até ao encarregado do posto semaforico: por isso ficou a nossa partida transferida para o dia seguinte Foi um guarda marinha a terra desembarcando na baleeira A fortaliza data de 1769 - Em 1785 foi reedificada e artilhada com 12 peças. O rio de Novo Redondo que se encontra ao norte enfiltra-se pelas areias e raras vezes se abre para o mar. Os embarques na praia fazem-se
n'umas embarcações
meio jangadas meio
canoas a que dão o
nome de "bimbas"

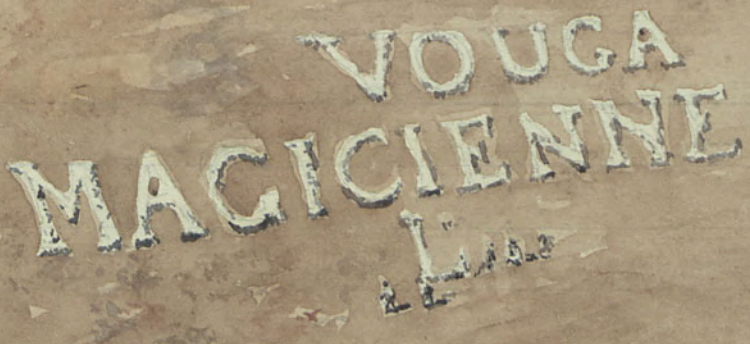
EMBARCAÇÕES DE PESCA

22 de agosto - Chegou de manhã o paquete

LIMPOPO
NA BAHIA DOS ELEFANTES

"Cabo Verde" abordo do qual vinha Leitão Xavier 4º governador de Mossamedes.
Fui almoçar abordo
Ás 5 horas embarcaram no "Limpopo" o juiz de Benguela e a mulher, o delegado, o escrivão mulher e filha, outro sujeito, uma criada preta, 4 muleques e 5 presos que tinham morto um branco. Como alojar toda esta gente abordo? Cedi a minha camara ás senhoras e os homens dormiram na camara dos oficiaes.
O principal negocio de Novo Redondo é exportar pretos para S. Thomé; compram se no matto a 20.000 reis e vendem-se a 80.000. A posição no mappa está errada. O baixo não existe
Ás 9.30 da noite começamos a navegar em direcção a Benguela
23 de agosto 1892 -
Com o balanço era dificil dar almoço aos passageiros que tinhamos abordo Por isso resolvemos entrar na bahia do Lobito

NA BAHIA DOS ELEFANTES



um optimo porto n'esta epocha deserto mal ao qual estava destinado um grande futuro. A carta estava exacta: entramos no porto e fundeamos junto à restinga de areia, especie de quebra mar natural com o comprimento de cinco Kilometros. Depois de almoço às 11½ saimos da bahia fundeando em Benguela pela 1h30m. Desembarcaram os passageiros. Fui visitar o governador Leid e veio elle abordo. Tiramos photografias, jantei com elle e as 9h30m voltei. 24 de agosto - As 6h15m largamos de Benguela e navegando ao longo da costa, passamos perto da Equimonia e fundeamos na bahia dos Elefantes às 2h muito perto de terra, tão perto que quasi não era preciso armar remos nas embarcações: bastava na baleeira dar cinco remadas.

Escrevemos o nome do navio n'umas ruinas na praia da Bahia dos Elefantes

CABO DE Sta MARIA
visto de W a 1 milha
29 AGOSTO 1892

Navios de guerra
inglezes e alguns
portuguezes
iam frequente-
mente a esta bahia fazer exercicios de ar-
tilheria e desembarcar as tripulações que se entre-
tinham a ir escrever os nomes dos seus navios
na encosta dos montes sobranceiros à praia.
Ali vinos os nomes dos navios portuguezes:
Vouga, Sado e Zambeze e inglezes "Magicienne"
"Swallow", "Landrail", "Rambler", "Briton" "Avon", "Sparrow"
"Raleigh", "Flirt", etc. Como era natural quizemos
ir Tambem pintar o nosso nome e fomos uns
seis acompanhados d'um marinheiro que levava
um balde com cal.
Como diziam
que por vezes
appareciam
leões tigres
e panteras
camos acima
dos, eu com uma
bengala o aspirante

BAHIA DE MOSSAMEDES
25 DE AGOSTO 1892

machinista Carlos (que mais tarde devia morrer atropelado por um automovel em Genova) um revolver de bordo e o Victor Hugo, guarda marinha, um de algibeira! O comissario desistiu. Chegados acima do monte tendo subido por pessimo caminho mais de 200 metros, mais mortos que vivos, tudo estafado vimos que as letras são enormes (o que deviamos ter calculado pela grande distancia a que se veem do mar) e feitas com pedras pesando algumas centenas de kilos, em alto relevo. collocadas sem duvida por grande numero de praças dos navios em differentes dias. O balde com cal apenas nos chega para um I muito reles ou um Limpopo microscopico e para escrever a data foi preciso fazer no balde uma preparação de acido urico. Para não ficar sem o nome escripto pintamos Limpopo n'uma parede das ruinas na praia. Na subida ao monte a unica arma que levei foi uma bengala. Quando passamos em frente da praia das Salinas vimos umas embarcações curiosas, especie de bombas pescando. Este mar denomina-se travessa dos alfaiates, por causa dos muitos tubarões que ali ha e nós vimos.

Distancias

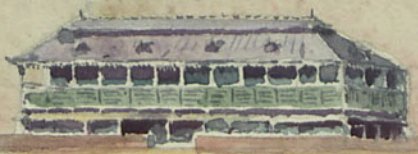
Walfish Bay à Bahia dos Tigres	440
Bahia dos Tigres a Mossamedes	90
Mossamedes a Benguela	185
Benguela a Loanda	222
Loanda a S. Thomé	673
S. Thomé a Kotonou	450
Kotonou a Ajuda	21
Ajudà a Kotonou	21
Kotonou a Ajuda	21
Ajuda a Kotonou	21
Kotonou a S Thomé	450
Ana de Chaves a Fernão Dias	7
Fernão Dias ao Principe	90
Principe a Ajuda	430
Ajuda a Kotonou	21
Kotonou a Lagos	65
Lagos ao fundeadouro	7
Fund. de Lagos a Ajuda	91
Ajuda a Kotonou	21
Cruzeiro na Costa	50
Kotonou a Ajudà	21
Ajuda a Kotonou	21
Kotonou a Ajuda	21
Ajudà a Popo Pequeno	30
Popo Pequeno a Quitta	41
Quittà a Ajuda	67
Ajuda a S. Thomé	450
S. Thomé a Fernão Dias	7
F. Dias a S. Thomé	7
S. Thome aos Angolares	18
Angolares a Jogo-Jogo	10½
Jogo-Jogo ao Ilheu das Rolas	3
Ilheu das Rolas ao Jogo-Jogo	3
Jogo-Jogo ao Ilheu das Rolas	3
Ilheu das Rolas a S. Miguel	16
S. Miguel a Ana de Chaves	32
A. de Chaves a F. Dias	7
F. Dias a Ana de Chaves	7
S. Thome a Libreville	170
Libreville a Nenge Nengè	50
Nenge-Nengè a Libreville	50
Libreville a Cabinda	464
Cabinda a Loanda	212
Loanda a Novo Redondo	167
	5.215

Novo Redondo ao Lobito ... 80
Lobito a Benguela 20
Benguela a Bahia dos Elefantes 60
160
5215
5375
7149
12:524

Do antecedente 7149

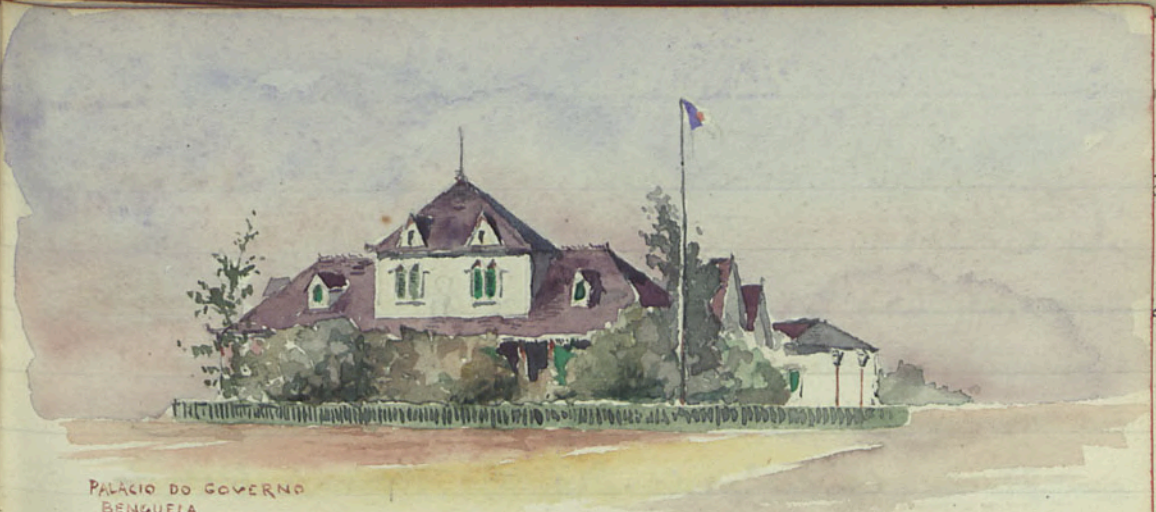
PONTE DE MOSSAMEDES
25 AGOSTO 1892

24 de agosto 1892 – Saimos da bahia dos Elefantes as 6 horas da tarde com bastante cacimbo que tornava difficil distinguir a costa. Por isso andei durante a noite meia quarta para o mar afim de prudentemente me affastar da costa. De manhã deitei para a terra e navegando ao longo da costa fundeamos em Mossamedes as 11.30 da manhã. Fui cumprimentar o Governador com quem jantei. De tarde passei à vela na minha baleeira. Tirei hoje tres bichos - pulex - d'um dedo d'um pé. Toda esta costa de Angola está cheia de pulex que dizem foi trazida no lastro de areia d'um navio de vela vindo do Brazil. O primeiro que me appareceu foi na costa de Ajuda e como ha tempo



CASA DO TELEGRAFO
MOSSAMEDES

não desembarcava
e nunca tinha tido
suppor, a principio tratar-se
d'um calo. Quando fui para o cortar, achei que
tinha uma apparencia exquisita e chamei um
dos pretos cabindas que tinha abordo o qual logo
me disse "É bicho sim senr". Muita gente encarrega
os pretos de os tirar mas fui eu que o tirei a
mim mesmo debaixo das indicações do Cabinda
N'este caso a pulex já tinha feito casulo e deixou
um buraco no dedo. Mais tarde, logo que sen-
tia uma pequena comichão, via por debaixo
da pel um ponto negro que era o pulex e tira-
va-o com a ponta d'um alfinete desinfectando
depois com acido phenico ou petroleo. N'estas cir
cumstancia o pulex tem a apparencia d'uma
pequena pulga. Nos indigenas, por andarem
descalços e devido à cor da pel e pouco aceio
o pulex faz grandes estragos vendo-se alguns
com parte dos pés destruidos
28 de agosto 1892 — Pelas 8.15 da noite
saimos de Mossamedes para Benguela
levando abordo 18 passageiros. Estava



PALACIO DO GOVERNO
BENGUELA
1892

vento sudoeste fresco e vaga.

29 de agosto - De manhã deitei para a terra e às 11.30 entrei na bahia de S.ta Maria. Dei volta à ilha encontrando entre esta e a terra fundo mínimo de 2 3/4 braças. Passamos a uma milha do cabo de S.ta Maria e vimos uma cruz no cimo do Cabo, padrão ali collocado por Diogo Cão no anno de 1486 Continuando a navegar com a velocidade de 10 milhas por hora fundeamos pelas 8.45 em frente de Benguela em 3 braças de fundo.

30 de Agosto - Fui de manhã a terra visitar o governador Leid que tinha ido para Catumbella. As 9h da noite depois de ter recebido o portador das actas 3 presos e a mala do correio parti para Novo Redondo com bom tempo como é aqui vulgar.

31 de agosto 1892 - Ao amanhecer avistou se terra. Calculando uma corrente de 1,5 milha por hora deitei a leste magnetico e avistei pela proa Novo Redondo onde cheguei ás 7.h 20. Fui passar direito à terra pelo sul e sai pelo norte em frente da calçada. Não ha baixo, o fundo diminue muito gradualmente. As embarcações pequenas estão fundeadas mais proximo de terra em 2 braças de fundo e as maiores - palhabotes etc - mais fóra em 3½. Todas estas fundeadas proximamente no enfiamento da calçada que vae da praia para o Sobrado. As "bimbas" embarcações que fasem o serviço da praia e são usadas na costa de Angola de Loanda para o sul são construidas de madeira e palha de palmeira. São comodas para abicar à praia com calema, mas quem vae dentro molha-se por isso que não tem pôpa, ou se tem não são vedadas ou calafetadas. Rema-se com dois remos collocados proximo da popa. Determinamos a latitude de Novo Redondo por muitas alturas e pela meridiana achando 11°. 13' Sul o que differe 5 milhas da

O CLUB NA ILHA
10-Setembro 1892

latitude da carta
As 5h.35m largamos para Loanda
Mar plano e
muito cacimbo encobrindo a terra.
1 de Setembro 1892 - Avistamos o farol das Palmeirinhas pelas 10 horas da manhã e às 12h.45m entramos no porto de Loanda. Passamos sobre o baixo onde encontramos o fundo mínimo de 12 pés. Fui cumprimentar o Governador e ao chegar à ponte de desembarque vi um coupé em vez d'uma maxila como era costume. O cocheiro disse que era para mim e mettí me nella. Mais tarde soube que era para o comandante da canhoneira inglesa "Racer" que teve de ir a pé. Jantei com o Almirante. Durante o tempo que me demorei em Loanda ia muitas vezes de tarde ou à noite à cidade com o chefe dos Depositos, capitão Tenente Augusto Osorio Lamos ao Palacio, a casa de Francisco de Salles Ferreira, ou de Guedes Infante director do Caminho de ferro de Ambaca, etc.

PONTE DE DESEMBARQUE LOANDA

No dia 16 de Setembro de 1892 fui a convite do director do Caminho de ferro de Ambaca, Guedes Infante dar um passeio até ao extremo da linha. Este caminho de ferro, oficialmente Companhia Real do Caminho de ferro atravez da Africa, foi construido, garantindo o Estado o juro sobre o capital empregado na construcção, e a exploracção. O capital foi quasi todo fornecido por inglezes que tomaram as obrigacções interessando se apenas em receber os juros. O traçado parece ter tido em vista fazer Kilometros baratos sem se importarem com o percurso, resultando de tudo isto que este caminho de ferro tem sido o que os inglezes chamariam "a failure".
Parecia me mais rasoavel aproveitar o rio Quanza até onde é navegavel e construir a linha d'ahi para o interior. Evitava se assim atravessar uma zona arida, onde ~~nem~~ a agua para as machinas é diffical conseguir. e fazer um percurso que nunca daria lucros.

ESTAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO
LOANDA - CIDADE ALTA-

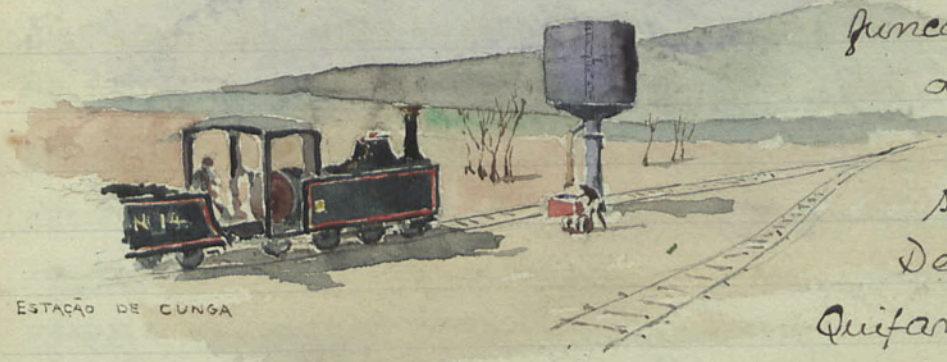
Sai de bordo pelas 5.30 da manhã e cheguei à Estação da Cidade Alta as 6.30 Pouco depois chegaram: Guedes Infante Director do Caminho de ferro, Duarte Silva, sub director. Salazar chefe do movimento, Delrey, chefe de tracção, e chefe de via e obras. Entramos para um salão e partimos no comboyo ordinario das 7 da manhã Depois d'uma pequena paragem n'uma casa de guarda chegamos à Estação do Cacuaco onde ha uma povoação bastante grande e umas salinas importantes. Parecem boas as casas das Salinas e veem-se muitas casas pequenas destinadas aos serviçais que ali trabalham.

SALÃO AAF CRCFAA

Sai d'esta estação um ramal de Decauville para uma pedreira, d'onde se extrae pedra para fazer cal. O comboyo a partir d'aqui segue o val do Bengo, que comparado com

MACHINAS DA COMPANHIA DAS AGUAS DE LOANDA EM QUIFANGONDO

com a aridez do resto da linha faz contraste. A estação seguinte é Quifangondo onde proximo ao rio Bengo, estão montadas as bonitas machinas da Companhia das Aguas de Loanda. Estas machinas são belgas, têm condensador de injecção e trabalham à pressão de 90 libras. As machinas são independentes e horisontaes, cada uma d'um só cylindro, tendo na frente o volante e atraz as bombas e condensador, tudo no prolongamento das hastes dos embolos. Para o consumo desta epocha as machinas só funccionavam dois dias por semana. Depois de Quifangondo passamos Funda e mais tarde em Cabiri



ESTAÇÃO DE CUNGA

MACHINA "FUNDA"
AGUA PARA A LINHA

almoçamos n'esta Estação já ha bastantes edificações. Caleté è a estação onde se cruzam os dois comboyos ascendente e descendente ou Nº1 e Nº2. De Caleté fomos a Cunga onde se mette agua d'umas lagoas a produz o Quanza quando sai fora do leito Em Cunga fomos ver a machina a vapor empregada em elevar a agua das lagoas para os depositos que são dois como os da figura. Sondamos um braço da Lagoa sobre o qual ha uma ponte e ali a profundidade d'agua passava de 4 metros. N'estas lagoas assim como nos rios Bengo e Quanza apparecem jacarès. Já de noite. fomos n'uma estação, com lanternas ver um poço d'onde se tira agua para as machenas. Até ao Kilometro 135 o terreno è muito arido creio que por falta d'agua. Apenas se veem Imbondeiros e catus Os Imbondeiros não servem para nada.

CUNGA 15 JULHO 1892
À PROCURA DE AGUA PARA AS MACHINAS

MACHINA "OEIRAS"

Estas arvores com um tronco enorme, quasi sem folhas, muito disformes parecem um aborto. Para nada servem. Não dão sombra. A madeira não serve para construcção, nem ao menos para lenha. Logo que começa a arder a seiva ou leite humedecem na de tal modo que se apaga o fogo. Val mais encontrar uma rocha na linha do que esta arvore. que muito custa a arrancar e desfazer.

I.M.BONDEIRO

Os catus são semelhantes aos que se veem sobre o morro de Benguela Velha e em pequena quantidade na Bahia dos Elefantes.

A linha ferrea parece estar bem construida. As 8 horas da noite chegamos a Casualala já perto do rio Lucaila, a ultima estação da parte explorada

KILOMETRO 233
CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O LUINHA

a 217 Kilometros de Loanda. Esperavam nos ali o empreiteiro Viroux e o empregado da companhia De la Rue com quem jantamos. Depois de jantar seguimos rebocados pela machina da construção até Oeiras onde chegamos depois das 10 horas da noite. Chegados a Oeiras subimos acima do monte onde estava o acampamento do medico, um indio casado com uma mulata, o conductor de trabalhos Ferreira casado com uma hespanhola e barracas de Viroux. Depois de conversar até as 12h30 fomos nos deitar, indo eu para a pharmacia, uma barraca onde cheirava a remedios como o diabo e havia mosquitos

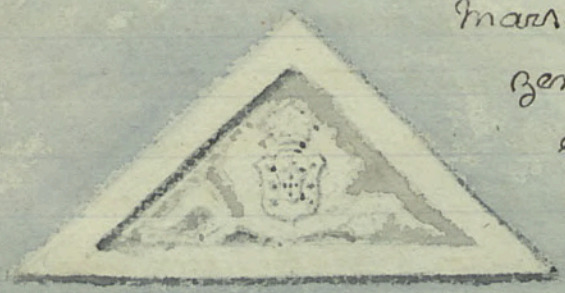
17 de Setembro 1892

Dormi até as 6h da manhã quando Viroux me acordou. As 7 horas da manhã

A PHARMACIA DE OEIRAS
ONDE DORMI
16 SETº 1892

CAZAS DOS GUARDAS E CAPATAZES

Comemos alguma coisa e descendo de Oeiras metemos nos no salão rebocado pela machina de serviço. Quasi todas as machinas são belgas construidas pela "Metallurgique". Depois de andar uns 6 Kilometros paramos, por não poder o salão passar uma trincheira de rocha ainda por acabar. Continuamos a pé até a ponte sobre o Luinha. Estava uma locomovel exgotando as fundações d'um pilar. Tivemos de subir a um monte para ver o trabalho de corte d'uma trincheira que ha antes da ponte: A bomba movida pela locomovel era uma bomba centrifuga "Invincible". As casas dos guardas e capatazes da linha, são de madeira com telhado de telha de marselha e pintadas de cinzento com riscas azues escuras. A uns 200 metros do logar onde estava sendo construida a ponte do Luinha acha-se a antiga fundição



FRONTÃO POR CIMA DA PORTA DA CASA DO FORNO TINHA HA POUCO A DATA 1765

FUNDIÇÃO DE FERRO
OEIRAS KIL. 233

(6)

de ferro mandada construir em 1765 pelo Marquez de Pombal. É uma obra grandiosa para aquella epocha. No primeiro plano está o forno. No centro do quarto de cima existe uma abertura que é a superior do forno. Dos lados da casa ha uma especie de fosso onde se encontram as bocas inferiores do forno. Por detraz do forno está a casa onde existiu a roda hydraulica para mover a ventoinha. A agua que movia a roda vinha da Lainha por um aqueducto bastante extenso. As casas à esquerda são tres armazens eguaes ao que se vê no desenho. À esquerda esta uma barraca onde se vendê aos trabalhadores da linha. Havia n'este forno dois operarios biscainhos que deixaram de ali estar em 1768. No sitio

NO INTERIOR DE AFRICA
NUMA MULA AMERICANA E COM
UM CHAPEU DA CONCHINCHINA

da ponte encontram-se restos d'uma solida muralha destinada a represar as aguas do rio que iam mover a roda hydraulica. Depois de vermos os trabalhos da ponte sobre o Luinha fomos a pé pela linha fora vendo os trabalhos de aterros trincheiras, etc. alguns bastante importantes. São quasi todos sub empreitadas do sr Viroux. Muitas ravinas obrigam a obras d'arte por debaixo dos aterros, umas vezes com pontes de ferro, outras com arcos de pedra Os trabalhos são aqui muito caros. O metro cubico de alvenaria sae, dando a companhia a cal, a 6.000 reis. Estas obras d'arte por debaixo dos aterros regulam de 2 a 14 contos. Montamos depois a cavallo nas mulas que mandaramos para ali e depois de uma meia hora de caminho e de atravessar o Sumbe, que estava seco, chegamos às cachoeiras que não tinham agua, mas devem ser bonitas quando o rio for cheio. Vimos quasi promptos os pilares da ponte que tem uns 24 metros e depois, a pé, fomos ver o grande

CHAPEU ANAMITA

A CAVALO

aterro que se está fazendo no val que serve de leito a um affluente do Sumbe Este aterro é de proximamente 30.000 metros cubicos. Fazia muito calor. Bebemos por vezes Vermouth com agua o que me parece boa bebida para estes sitios. por isso que nem embriaga. nem estraga o estomago. Um chapeu anamita que me emprestou o medico em Oeiras fez me bom serviço. Almoçamos com o Sr Caiati um sub empreiteiro, ex-tenente do exercito francez. As 3h continuamos a pé pela linha até ao logar em que já a tinhamos percorrido. Montámos novamente a cavallo e fomos até a fronte (c Linha Sobre) onde estivemos até quasi à noite. Continuamos depois a pé até onde estava a locomotiva com o salão e chegamos à noite a Oeiras onde jantamos em casa do doutor. As 10h 15m voltamos para o salão e seguimos para Casualala onde o salão se ligou ao comboyo Dormimos no salão.

CHEGADA A LOANDA 18 Setembro 1892

Hospital de LOANDA
visto da Estação do C.º de Ferro

18 de Setembro 1892 - As 5ʰ 30 da manhã partimos para Loanda no comboyo ordinario. Almoçamos em Lunga e as 6ʰ da tarde chegamos a Loanda. Jantamos no hotel Ferriegiere e às 8ʰ 30ᵐ poltei para bordo bastante satisfeito de me encontrar outra vez em minha casa.

19 de Setembro - Fui para o Club por alí haver mais luz tirar os bichos (pulex) que tinha nos pés. N'este dia tirei 9

TIRANDO OS "PULEX"

Viagem a S.to Antonio do Zaire. Cabinda e Landana (Chiloango) conduzindo abordo Sua Ex.a Rev.a o Bispo de Angola e Congo.

EMBARQUE EM LOANDA 21 SET.o 1892 1.h p.m.

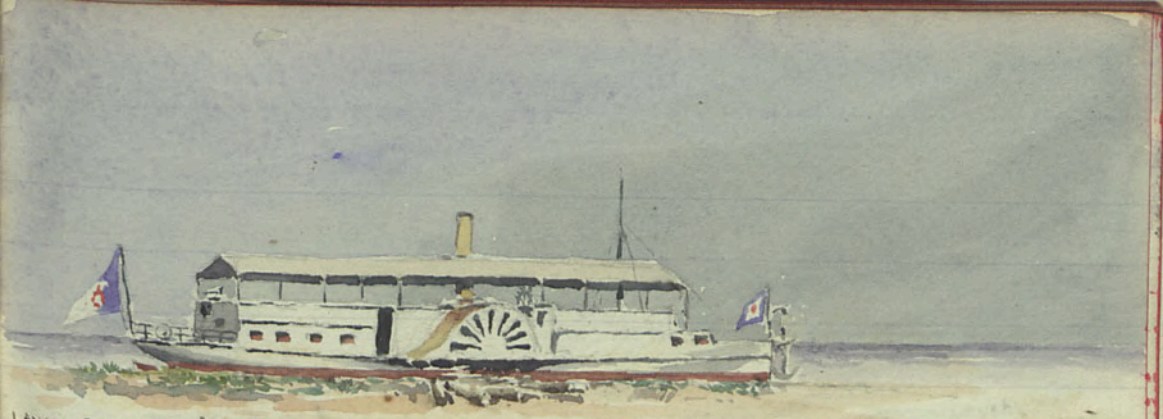
21 de Setembro 1892 - Pela 1 hora da tarde entrou abordo o Bispo de Angola D. Antonio Dias Ferreira acompanhado pelo seu Secretario. Pouco depois vieram o Comandante da Divisão Naval, o Chefe de Estado Maior Julio Vaz, o Com.te do Deposito Augusto Osorio, e o padre Rufino, que se vinham despedir. Estavam abordo 20 Cabindas passageiros e um engenheiro machinista para a lancha canhoneira "Noqui". Saimos de Loanda depois das 2 horas e ás 2.35 passamos o farolim Dantas na ilha. Navegamos a N½NW mag.co

As 8 horas vimos ao longe o Ambriz. Vento fraco e alguma ondulação

FAROL DE S.to ANTONIO

VAPOR "LUSO"
DA COMPª PORTUGUEZA DO ZAIRE
SANTO ANTONIO 22 SET. 1892

22 de Setembro - As amanhecer avistou-se terra
8h passamos a cabeça da Cobra, onde ha uma
casa branca que se vê ao longe. Dobramos o
farolim de Sto. Antonio ao meio dia e antes da
1h fundeamos em 2,5 braças de fundo à terra
da boia de (3 metros) Sto. Antonio. Veio abordo
o Patrão Mór que as 3 horas, quando houve
agua, nos levou para dentro do porto. Em
3/4 de enchente encontrámos 9 pés d'agua
passando entre as pequenas boias que mar
cam a entrada, as de estibordo brancas e
as de bombordo vermelhas. Chegados ao port
interior fundeamos em 5 braças de fundo
com 20 de amarra perto da "Noqui".
Vieram abordo, o Governador ou Residente
o comandante da "Noqui" e dois padre



LANCHA CANHONEIRA "NOQUI"
23 SET.º 1892

da Missão. Enviamos para bordo da "Noqui" as praças e mantimentos que lhe traziamos. 23 de Setembro. As 7h da manhã foi o bispo à Missão, voltando para bordo às 8h30m com o Residente e Missionarios. Fui abordo da "Noqui" e à Missa. As 11h almoçamos com o Residente. Fui a uma vistoria à "Noqui" que estava encalhada na praia. As chapas estavam muito fraças a ponto do comandante ter receio que nellas se batesse com força com um martello. Pelas 3 horas saimos do porto interior de Sto. Antonio e começamos a navegar em direção a Cabinda. Vieram com nosco até fora da barra o

Igreja de Sr. Antonio do Zaire
Onde ouvi missa 25 Set 1892

Desembarque em LANDANA
25 Setembro

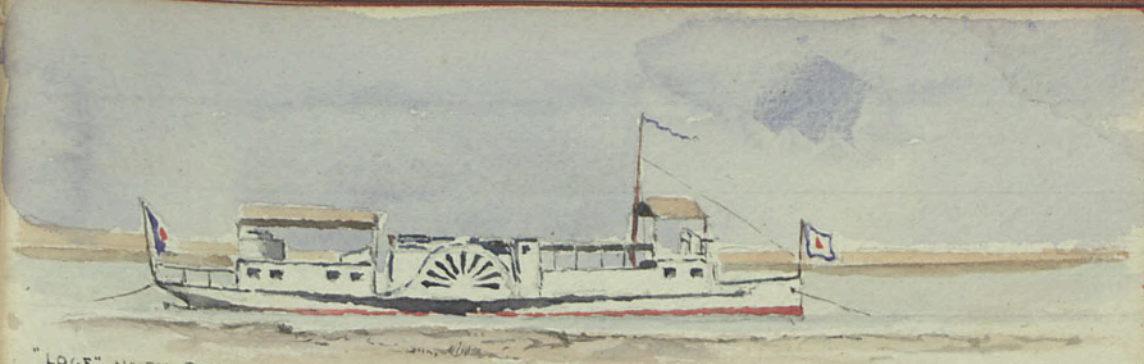
Patrão Mór e Constant Burnay. As 8 horas entramos em Cabonda fundeando perto da canhoneira "Cacongo" cujo comandante Pacheco Moreira, meu antigo companheiro da Chuina estava com receio que a "Lompopo" abalroasse com o seu navio.

24 de Setembro 1892. As 7h da manhã fui cumprimentar o Governador Sergio que pelas 8h.40m foi abordo com outras auctoridades visitar o Bispo, seguindo todos pouco depois para terra. Almocei com o Pacheco Moreira abordo da "Cacongo". À noite fomos ao Palacio ou Residencia do Governador.

25 de Setembro. As 6h.20m da manhã largamos para Landana onde fundeamos em frente do rio Chiloango pelas 9 horas. Veio abordo o Patrão Mor.

ATRAVESSANDO O CHILOANGO

Descarregamos no bote de praia que levavamos os mantimentos para



"LOGE" NO RIO CHILOANGO
25-SET. 1892

a lancha canhoneira Logé e depois mudei de fundeadouro para mais perto de Landana afim de desembarcar os oficiaes que iam fazer a vistoria à lancha. As 9h.30m mandamos no nosso barco de praia os mantimentos e as 11h desembarcaram quasi todos os oficiaes. Ao atracar à praia a embarcação encheu-se d'agua e ficamos todos encharcados. Fomos à lancha atrás remando o rio n'um dongo

A lancha já não tinha chaminé e só a reboque podia andar

"CACONGO"

As 2ª da tarde embarcamos trazendo as malas do correio e dois passageiros e às 2ª 45ᵐ largamos para Cabinda onde fundiamos em 2,5 braças de fundo pelas 6ª da tarde. O fundeadouro em Landana é desabrigado e a vaga do vento ou a "calema" entram pela bahia dentro. Perto do rio Chiloango, quando a maré vasa, as aguas do rio fazem com que o navio permaneça atravessado à vaga o que é muito incommodo. Perto da terra do sul a costa não é limpa e o não haver plano do fundeadouro torna imprudente os navios approximarem-se muito. Entretanto sou de opinião que os navios devem fundear o mais proximo possivel d'esta terra para

Esta ponte foi construida nas Obras Publicas de Cabinda em 1892 do resto das armações de ferro das casas. Para por ella o caminho que liga Cabinda com as feitorias espalhadas pelo norte da Bahia.

se abrigarem o que puderem com a ponta de Landana. Ao mesmo tempo este fundeadouro é o mais commodo para communicar com Landana. Para os navios que vem carregar convem mais o fundeadouro perto da foz do rio por isso que é por elle que vem do interior os generos de exportação; coconote azeite de palma, borracha etc. Em vista do ancoradouro ser desabrigado considero imprudente o fundear em menos de 3,5 braças. Alguns dos vapores que vem carregar aproximam-se da praia durante o dia e vão fundear mais ao largo de noite.

EM CABINDA

27 de Setembro 1892 – As 6 horas da manhã saiu para Noqui a "Lacongo". Fui ver a ponte sobre o Locóla que já tinha visto armada nas Obras Publicas. Jantei no Palacio com o Governador, a mulher, o bispo, etc. N'esta epocha o destricto do Congo tinha um regimen especial de pautas, muito mais liberal do que o de Angola de modo que existiam casas commerciaes inglezas e hollandezes onde se podiam comprar tecidos, bebidas, tabaco, etc. muito

INTERIOR DO PALACIO
CABINDA

RESIDENCIA DO SECRETARIO DO GOVERNO
CABINDA

mais baratos do que em Loanda. Faz-se d'ali para Loanda muito contrabando, sobretudo de tabaco. Os naturaes da região de Cabonda dedicam-se muito à vida do mar fazendo serviço abordo dos navios de guerra e mercantes. São aceiados, muito cuidadosos na sua toilette, remam bem, mas não são nada valentes

28 de Setembro. As 8 horas embandeiramos em arco por ser o dia dos anniversarios de Suas Magestades o Rei e a Rainha. As 9ª embarcou o Bispo acompanhado pelo Governador e mais auctoridades, a mulher e a cunhada do Secretario do Governo. As 9ª 10ª começamos a navegar em direcção a Stº Antonio do Zaire. O vento WSW fresco levantava algum mar sobre o banco da

SAINDO DE CABINDA
28 SETEMBRO 1892

Monomaya. Pelas 4 horas da tarde fundeamos em Santo Antonio do Zaire em 2.5 brazas de fundo. Vieram abordo cumprimentar o Bispo, o Residente um missionario, o Patrão Mór e um alferes. As 5 horas suspendemos e começamos a navegar em direcção a Loanda. Passada a Moita Secca andei ao sul 30 milhas e depois ao S½SE o que me pareceu ser boa navegação. Ir mais à terra não é prudente pois da vez anterior fui desfechar com o farol do Ambrizette que me appareceu pela proa às 3h 30m da manhã. Os faroes não merecem confiança principalmente da meia noite para o dia porque os faroleiros pretos adormecem e abandonam a luz. As 6h da manhã avistei o Pilar de Granito e deitei

DO ZAIRE A LOANDA
29 SETEMBRO

mais uma quarta para a terra para ver o Ambriz onde passamos ás 9h da manhã. Durante a noite deu o navio bastante balanço por causa do mar que o vento sudoeste, mais fresco que de costume, levantava. Passado o Ambriz começou a haver menos vento e mar.

29 de Setembro. As 2 horas da tarde avistou-se o Morro das Lagostas e pelas 4 amarrava o "Limpopo" á boia da Divisão Naval junto á ilha de Loanda. Desembarcou o Bispo

1 de Outubro - Recebi ordem para voltar no dia seguinte a Cabenda e Landana levando o Tenente Ayala novo comandante da canhoneira Lôge. O comandante Gago Coutinho era substituido a pedido do Governador do Congo por ser inconveniente.

Viagem a Cabinda e Landana

SAINDO Á VELA DE LOANDA
2 SETEMBRO 1892

2 de Outubro de 1892
Determinamos esta manhã praticamente o centro de gravidade do navio fazendo mover a guarnição que tinha mandado pesar de um para outro lado do navio. Estava a aguada attestada os dois ferros à borda, embarcações nos turcos, caldeira cheia, prompto em tudo para sair. Demandara o navio avante 5ft.8" a ré 7ft.8" o que corresponde a uma media de seis pés e oito pollegadas e pela respectiva curva a 295 toneladas de deslocamento. O pendulo para marcar o desvio da vertical tinha 9m.30 de comprido e moveu se de 0m.375, removendo 2.630 Kilogramas 17ft.6",5 (5m,35) d'um para outro bordo. Viu-se pelo calculo que o centro de gravidade se acha 3,8 abaixo do metacentro.

LOANDA A CABINDA
A 9½ MILHAS

As 2 horas largamos da boia, à vela, em direcção a Cabinda. Pouco depois começou a machina a funccionar. Passamos o farolim às 2h 35m, à mesma hora do que na ultima viagem. Com latinos largos e viração andava o navio mais de 9 milhas por hora. Terra sempre à vista. 3 de outubro - Ao amanhecer, terra à vista por ~~E~~stibordo. As 10h passamos para a agua do Zaire que se nota immediatamente pela sua côr verde garrafa. Trouxemos até à Moita Secca 19 horas desde o farolim. Passamos a boia de Cabinda às 2 horas ou sejam 23h 25m desde Loanda. Fundiamos em Cabinda onde estava a "Cacongo". Fui passear pela povoação e jantei com o Governador.

MOINHO EM CABINDA
AGUA PARA O HOSPITAL
E CHAFARIZ

CAHIQUE FUNDEADO Á ENTRADA DO ZAIRE 3. SET

4 de outubro 1892. Ás 10ʰ 30ᵐ largamos de Cabinda em direcção a Landana onde fundeamos pela 1 hora gastando assim 2½ horas Foi para terra o Ayalla novo commandante da "Loge". Fez a "Loge" signaes: Volte em 7 dias ao que respondi: Regresse abordo depois de amanhã ás 8ʰ da manhã - Fes pouco depois a lancha o signal: não haverá tempo entregar commando. Conheci a não estar enthusiasmado com o tenente Gago Coutinho commandante da lancha que ia ser meu futuro imediato. Saia da "Loge" por ter sido inconveniente para o Residente de Landana, a quem officiára dizendo que era melhor deixar um carpinteiro vir trabalhar para bordo em vez de fazer capoeiras para as galinhas d'elle Residente

PONTE DO CAMINHO DE FERRO PENEDO LOANDA

Igreja da Ilha de Loanda
17 outubro 1892

Mudava a lanchã d'um ponto para outro do rio, a reboque, e fazia exercicios de artilheria que deram logar a reclamacoẽs das feitorias estrangeiras, que então ali existiam. Precisar uma semana para entregar o comando da lancha pareceu-me ridiculo e por isso mandei dizer em officio ão tenente Gago Coutinho que se deveria apresentar abordo da Limpopo d'ali a dois dias, quando eu regressasse de Cabinda. Recebemos a correspondencia e um passageiro, e às 3h.30m partimos para Cabinda onde fundeamos pelas 6h.30m perto da canhoneira "Cacongo".
5-outubro 1892 – Almocei abordo da "Cacongo" e jantei no Palacio ou Residencia com o

Governador. Recebi abordo as malas e alguns passageiros do Estado com destino a Loanda 6 de outubro - As 5h.30m da manhã largamos para Landana onde fundeamos pelas 8 horas Veio para bordo o tenente Gago Coutinho, que me pareceu, intelligente e sympathico, mas pouco educado. As 8h.40m largamos de Landana com destino a Loanda. Passamos Cabinda às 11h.30m e a Moita Secca as 5h da Tarde 7 de outubro - Pelas 9h da manhã passamos o Ambriz, às 2h da tarde avistamos o Morro das Lagostas e às 5h amarramos em Loanda à boia da Divisão Naval. Desembarquei e fui cumprimentar o Comandante da Divisão, o Governador e o Bispo.

Recebemos ordem para preparar o navio para uma viagem a S. Thomé e Ajuda onde deviamos ir levar mantimentos e correspondencia à corveta "Mindelo".

Viagem a S. Thomé Ajuda, Kotonou ilha do Principe, S. Thomé, Iago-Iago. ilha de Anno Bom Cabinda e Loanda.

LOANDA A S. THOMÉ
22-10-92

22 de outubro 1892

Ao meio dia depois de me despedir das auctoridades e do comandante do navio de guerra inglez "Racer" larguei da boia a vela e começamos a navegar em direcção a S. Thomé conduzindo um mez de mantimentos para a "Mindelo". Pouco depois experimentou-se a machina e começamos a navegar a vapor. Dei ordem para gastar 4 toneladas de carvão por dia o que nos dava uma velocidade de 7½ milhas por hora ou 180 por dia. Consumo por milha 22,2 K

Bom tempo. Vento fraco. Todo o panno largo. Estragaram-se dois tanques d'agua devido a ter ficado aberta uma torneira que ligava o condensador aos tanques.

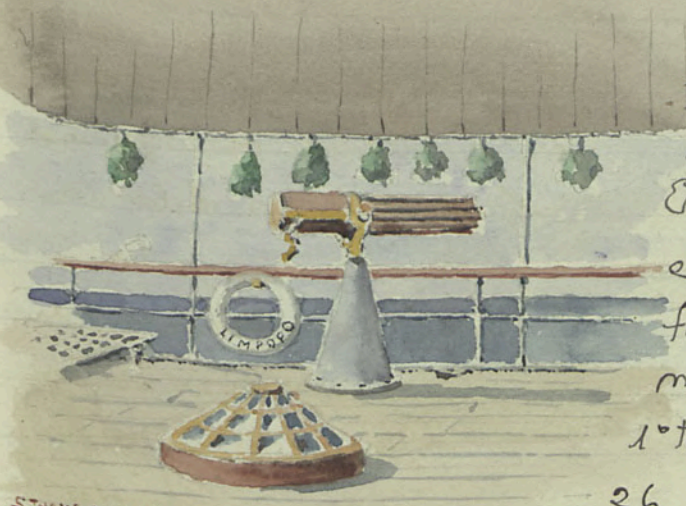
29 Outubro 1892
TOMANDO ALTURAS DO CESTO DE GAVEA
PARA REGULAR OS CHRONOMETROS, POR NÃO SE VER
DO CONVEZ O HORISONTE

Queria o immediato que eu castigasse os foguceiros obrigando os a beber a agua estragada o que evidentemente era asneira. Tinha ordem de deixar o immediato abordo da Mondelo onde ficaria de castigo

23 de Outubro - Vento sudoeste bonançoso. Lat = 6°.18' S. Long = 11°.35'. Distancia navegada 177 milhas. Não houve corrente

24 de outubro - Bom tempo. Ceu quasi limpo e depois nublado. Lat = 3°.35' Sul. Long 10°.2' Distancia 193 milhas. Corrente 12' ao nordeste

25 de outubro - Bom tempo. Ceu quasi limpo Lat = 1°.10' Sul Long = 7°.42' Dist.ª 200' Corr.te 10' ao NE. Ás 9h.30m avistou se terra do sul da ilha. Navegamos ao longo da costa, avistamos mais tarde os farores e pelas 2 horas da manhã fundeamos em 2½ braças de fundo na bahia de Anna de Chaves onde estavam



S.THOME A AJUDA
AS HORTALIÇAS
1 NOVEMBRO 1892

fundeados o vapor "Cabo Verde" da Empreza Nacional e o vapor tanque francez "Corno", commandado pelo 1º tenente Lalande

26 de outubro 1892

Veio abordo cumprimentar-me o commandante De Lalande. Fui visitar o Governador e o comandante do "Corno". Jantei e dormi no Palacio. Fiz conhecimento com o Chefe do Serviço de Saude Dr. Ferreira Ribeiro typo original que escreveu varios livros sobre hygiene mas que julgo percebia pouco de medicina. Disse-me que o hospital estava em pessimo estado e que não enviasse para lá praças doentes pois se levavam uma doença apanhavam lá mais duas ou três!

27 Outubro 1892 - As 8h.30m fui para bordo às 11h.30m recebi £300 para o forte de Ajuda e ao meio dia partemos para o norte da ilha afim de fazer aguada. Pela 1 hora

FORTALEZA DE S. SEBASTIÃO
FARÓLIM VERMELHO

fundeamos em frente de Fernão Dias em 2½ braças de fundo. Mandei o salva vidas buscar agua ao rio. Começou a deitar a junta da caixa das valvulas alimentares de estibordo e por isso resolvi voltar a Anna de Chaves. Demos um tiro com a peça de proa para exercicio e dois com o canhão revolver. As 5 horas partimos para Anna de Chaves. Pouco antes de chegar ao fundeadouro largou-se o ferro por si. Felizmente, andando logo a ré, a toda a força consegui evitar que se partisse a amarra. Pelas 6h.15m fundeamos na bahia marcando a Alfandega ao sul verdadeiro, em 2½ braças de fundo. A caldeira deitava um balde d'agua por hora e foi despejada no dia seguinte.

29 Outubro - Concertou-se a caldeira substituindo os parafusos por onde saia agua, que se

FORTALEZA DE S. SEBASTIÃO
ILHA DE S. THOME
CONSTRUIDA EM 1628

rii estarem corroidos e enchemol-a com agua do rio a unica que então havia ali.
30-outubro - Fui com o Dr. Ferreira Ribeiro visitar a cadeia e a casa do telegrafo submarino ambas muito bem situadas a barlavento do pantano. A casa do telegrafo é muito boa e custou £10.000. Passaram ali quatro cabos: o da Europa que vae á Serra Leoa, o do sul que vae a Loanda, o do Gabão, e o de Kotonou. Os dois primeiros funccionam com o "Thomson patent syphon electrical recorder" e os outros dois com apparelhos Morse. Havia tres empregados inglezes brancos e os restantes eram pretos naturaes da Serra Leoa

"L'ARDENT"
Cte LE MOINE
AJUDA 5 NOV 1892

31 de outubro. As 10h15 largamos para Fernão Dias. Paramos proximo do paquete para deixar o Antunes e Santos e Silva que almoçaram abordo. As 11h30m fundeamos em 2 braças. Attestou-se a aguada e as 7 horas partimos para Ajuda. De tarde tinhamos ido tomar banho ao rio: Quando suspendemos chovia mas logo que nos affastamos da terra limpou o ceu e tivemos uma linda noite de luar.

1 de novembro. 1892 – Bom tempo mar plano. Vento WSW fraco. Ao meio dia lat. 2°2' N. long 5°32' E
Distancia navegada 120'.
Corrente 13' 74° SE

2 de novembro
Salceiros do SW
Mar quasi chão
Vento SW regular
Danno quasi sempre largo.
Ao meio dia

CANHONEIRA ALLEMÃ Hyäne
9 NOVEMBRO 1892

CORVETA "MINDELLO" E "LIMPOPO" EM KOTONOU
6 NOVEMBRO 1892

Lat. 4º. 15' N long. 3º. 4o Distancia 177' Corr.te 18' para E
Pouco depois do meio dia um fogueiro deixou cair uma alavanca na machenia de estibordo a qual o feriu. Felizmente não partiu o braço
Consumimos 4.300 Kilos de carvão por ~~dia~~ ou seja a razão de 24 Kilos por milha navegada
3 de Novembro. As 7.h 30.m começou a ver-se arrebentação de terra, fizeram-se umas rectas de altura e às 9.h 15.m avistou-se Ajudá um pouco por estibordo da proa. Fundeamos às 10.h 45.m com 30 braças de amarra em 6½ de fundo. Estava em Ajuda o aviso "Ardent" cujo Comandante veio cumprimentar-me. Fui abordo do "Ardent" agradecer a visita. Apesar de ter

Tido todo o dia içado o signal JBT (manda uma embarcação) não me foi reconhecido nem veio ninguem abordo. Nesta viagem de S. Thomè a Ajudà gastamos dois dias e quinze horas. As 6.ª 30ª calculamos uma longitude pela distancia da lua a Venus que não podemos achar visto não haverem no almanak Nautico distancias para este dia.

4 de Novembro - Até ao meio dia descarregamos Toda a carga em tres embarcações. Recebemos cartas do forte. Não havendo corrente o navio estive apreado à vaga, não dando quasi balanço o que è raro n'este sitio. Mandaram nos do Forte hortaliças e laranjas e o homem da praia pediu nos em troca de caranguejos assucar e bolacha.

5 de Novembro - As 9.ª 30ª veio uma embarcação

LIMPUPO À VELA
COM AVARIA NA CALDEIRA

de terra trazer as malas
O comandante do Forte
Rolim pediu me azeite
e vinagre: mandei 10
litros de cada. Ao
chefe da casa allemã da
praia mandei tabaco e mortalhas para cigarros.
Mandei um guarda marinha abordo do "Ardent"
comunicar a nossa partida e offerecer para le-
var correspondencia. As 10h.50m suspendemos e come-
çamos a navegar ao longo da costa em di-
recção a Kotonou. As 0h.30m avistou se a "Mindello"
que pouco depois fez os signaes: Mindello - Fun-
dear por bombordo pelo travez - Bandeira de
quarentena". Cumpriram se estas ordens
fundeando pela
1h.45m em 6½ braças
de fundo. Fez
a "Mindello"
signal para
enviarmos a
carta de saude
à ponte, o que

9 NOVEMBRO 1892

se executou. Começamos pouco depois a transbordar os mantimentos para a Mondello e fui apresentar-me ao comandante Bastilho. Perguntou-me o que trazia e quando lhe disse que ia passar à corveta o tenente Gago Coutinho que para ali ia de castigo disse-me. Eu não pedi tenente algum. Então isto aqui é a Penitenciaria!. O facto é que o tenente Coutinho pedira para ser examinado pelo medico de bordo e com o pretexto do mau clima voltou comnosco para Loanda. Veio abordo cumprimentar-me um official do "Talisman" navio chefe francez. Agradeci esta visita convidando o comandante Le Marquer para almoçar no dia seguinte às 11½. Jantei com o comandante Bastilho abordo da Mondello, como sempre amavel e conversador.

9 NOVEMBRO 1892
UMA TROVOADA COM A MACHINA PARADA
MERCES E ARAUJO AO LEME

6 de Novembro - Fui abordo do "Scorpion" que partia para Ajudá e ao Mesangé cujo comandante se achava em Porto Novo.

CAROCHA OU DUTCHMAN'S CAP
ILHA DO PRINCIPE
VISTO DO NE

Fez me o Bastilho signal convidando me para almoçar, o que acceitei. Li todo o seu relatorio, entreguei-lhe as £330 de S. Thomé para o forte e recebi um conto de reis em notas com destino aquella ilha. Passei à Mindello o guarda marinha Bastos, o conductor de 3ª classe Eugenio e dois fogueiros da "Massabi". Vieram da Mindello o 3º machinista Mercês, os segundos Tenentes Hopffer e Lima, o guarda marinha Araujo e algumas praças doentes. Fiquei com um Estado Maior de tres tenentes e varios guardas marinhas como até então ainda não tinha tido. Vieram cumprimentar-me o comandante do "Talisman" e um official da "Mesange"
7 de Novembro 1892 - Fiz uma aguarella da Mindello para o Comandante Bastilho
As 9.30 fui para bordo da Mindello e as 10.30 com o Comte Bastilho para bordo do "Talisman" onde almoçamos com o

GRANDE IRMÃO
(GREAT BROTHER) VISTO DO NW A 2 MILHAS

comandante Le Marquer. Conversamos muito e elle leu-nos parte dos seus relatorios sobre Loanda, provincia d'Angola, etc. Por causa dos direitos que impomos, que excluem, quasi, da costa de Angola os vapores da "Chargeurs Reunis" diz umas verdades sobre sobre o nosso excessivo protecionismo com as quaes concordamos. Vi que se queixava da "impolitesse" do nosso Chefe da Estação Naval em Loanda que não retribuia visitas. Vi o systema francez para segurar os pratos etc. sobre a meza quando ha balanço "violon". São umas especie de escravelhas que se espetam n'uns furos que existem nas mezas. Não permitte o uso de toalhas e não me parece tenha vantagem sobre o systema das reguas ou travessas que usamos

PEQUENO IRMÃO
(LITTLE BROTHER) VISTO DE WNW A 1 MILHA
13 NOV. 1892

SERVIÇO DE ELEIÇÕES
13 NOVEMBRO 1892

De bordo do "Talisman" fomos a terra desembarcando na ponte. Estivemos no telegrafo onde conversamos com o director Bonnat Vimos as asneiras e desordem na construcção dos hospitaes, quarteis, etc. Com o comandante Bastilho voltei para a "Lompopo" e fui jantar à Mindelo onde estive até às 8 horas. As 10.30 com uma bonita noite de luar partimos para o Principe Estava quasi calma e o navio dava pouco balanço - 8 de Novembro 1892 - Optimo tempo.

S. THOMÉ
UMA CASA NO ESPALMADOR
14 NOV. 1892

Quasi calma
Lat. 5° 2' N
Long 3°.35 E
Distancia 105'
Corrente 7'
por 66° NE
9. novembro
Pela 1 hora da manhã começou a deitar muita agua a

ILHEU DAS CABRAS
VISTO DO FORTE S. SEBASTIÃO
15 NOV.

junta de alimentação da caldeira. Tirou-se o fogo das fornalhas apagou-se e às 2ʰ começamos a navegar a vela em direcção a terra (E¼NE mag) com o fim de fundear em caso de necessidade sobre o banco de sondas em frente do cabo Não (Num) ou Formoso. Começou a limpar-se o porão da machina para ali ser guardada a agua doce da caldeira visto ser necessario despejar a agua para poder concertar a junta. O vento era WSW fraco andando o navio entre 1 e 2 milhas por hora. Ao amanhecer avistou-se por estibordo um navio que mais tarde se reconheceu ser a canhoneira allemã "Hyane". Içamos no topo de proa o signal HW (avaria na machina) que o navio allemão reconheceu. Approximou-se depois de nós e fizemos então o signal "Não preciso soccorro muito agradecido". Depois de reconhecer

CANOA À VELA

CANOA DE S. THOMÉ
EMBARCAÇÕES DE SERVIÇO COSTEIRO

PICO DO CÃO GRANDE

estes signaes continuou a navegar em direcção a Klein Popo. As 9.30 caiu uma trovoada de S.E. uma especie de tornado dando chuva e vento que levantou bastante mar. O navio deu enormes balanços quando por vezes apesar de todos os esforços se atravessava ao mar A agua da caldeira á solta no porão fazia grande barulho. Com o balanço ia caindo ao mar a tampa da caldeira que estava sobre o convez, o que seria um desastre irremediavel. Lat. 4°.7' N. Long 5°.6' E.G. Depois de feita de novo a junta da caldeira tornou a encher se com a agua do porão e o resto com agua do mar. Accendeu-se ás 7.15 da noite. O tempo melhorou muito 10 de novembro Ás 6.30 da manhã navegamos ao NNW

ILHEU STA ANNA
VISTO DE W
"VAPOR CABO VERDE"

PONTE DE S. THOMÉ
18 NOV. 1892

com vento à popa fraco. As 7h começaram a funccionarem as machinas visto haver vapor. Perto das 8 horas passamos n'uma linha de divisão d'aguas muito distincta. Viu se muito ao longe por bombordo terra do Cabo Formoso. Ao meio dia lat. 3°.55' N long 5°.34' E. Corrente 14' ao nordeste

11 Novembro - Pouco depois das 10h começou a ver-se arrumação de terra pela proa. Ao meio dia distinguia-se terra. Lat. 2°.8' N Long 7°.12' E distancia 145'. corrente 22' por 24° NE. Bom tempo. Vento SW fraco. Navegamos a contornar o norte da ilha do Principe passando a mais de 1/2 de milha de Diamond Rocks como indica o Roteiro. Demandamos o fundeadouro de Stº Antonio onde ancoramos pelas 5.30 da tarde em 2 braças de fundo. O fundeadouro é muito mais abrigado e bonito do que o de Anna de Chaves. Telegrafei ao comandante da Divisão Naval e ao Governador de S. Thomé

Conduzindo o carvão da Igreja de S.João para bordo.
De como para transportar 15 toneladas de carvão para bordo se gastam 60.000 reis! Fora o que se paga ao pessoal das obras Publicas que as carrega
Mandei um guarda marinha cumprimentar o Governador da ilha em meu nome e pedir abordo a visita de saude
12 de Novembro. Fui de manhã com o immediato ver a agua doce que corre ao sul da bahia, que é boa e com ella durante o dia se attestou a aguada. As 8 horas visitei o

Governador. As 3.30 voltei a terra e com o Governador e o Medico, a cavallo fomos à roça Esperança onde jantamos. Gasta-se no trajecto uma meia hora e o caminho por entre espessa vegetação é muito bonito. Voltei para bordo às 8.30 = 13 de Novembro 1892. As 7.30 vieram para bordo os portadores das actas das eleições uns postos muito ridiculos, outros passageiros e dois presos. As 7.45 começamos a navegar em direcção à ilha de S. Thomé. Contornando a ilha passamos perto da ilha Carocha que está à distancia de 1½ milhas da ponta

c&D.13492

Chateau de Marchais
pertencente ao Princi-
pe Alberto de Monaco.

Diante com a cama
em que dormiu El Rei
D. Carlos em Portugal.
1895 (?)

do Pico Negro. É uma rocha cortada a pique com meia milha de comprido 900 pés de alto e coberta de arvores (poucas) e matto. Pela sua forma deram lhe os inglezes o nome de Dutchmans Cap. Vista do sul parece fazer parte da ilha do Principe. É muito cortada a prumo e o canal entre ella e a ilha do Principe, que é limpo tem sondas de 25 a 30 braças, areia negra, fina. Ao sul da ilha ha uma pequena rocha que se destaca ao rumos leste e oeste. Pelas 16h30m passamos entre os Brothers, medindo com o sextante a altura do Little Brother que se achou ser de 200 pés. A estas ilhas chamam em S. Thomé Tinhosas por causa da camada de guano que as cobre.

Os Brothers

São dois rochedos ilheus ao sul da ilha do Principe: o maior conhecido pelo Great Brother tem 130 pés de altura e está a SW 3/4 S 12½ milhas da ponta Gross a mais perto da ilha do Principe. O Little Brother mais alto está ao SW e 10½ milhas da mesma

ponta. Ambas estão cobertas de matto e é difficil o desembarque em consequencia do mar
Notam-se manchas brancas que são devidas ao guano dos passaros. Fóra da ponta SW do Little Brother ha uma rocha desligada onde parece haver uma gruta. Quando visto de leste ou oeste o Great Brother apresenta duas. mamas. Estes ilheus foram-me dados pelo Governador da Provincia de S. Thomé e Principe em outubro de 1892.
Continuamos a navegar em direcção a S. Thomé com ventos pela prôa, pequena ondulação e tempo um pouco enevoados. Pouco antes das 11 horas passamos entre os Brothers e com bom tempo e sem balanço avistámos o farol das Cabras ao por do sol. Fundeamos na bahia de Anna de Chaves pelas 9 horas marcando a Alfandega ao SSW e o farolim ao SE em 2½ braças de fundo. Fóra da bahia viam-se muitas embarcações pescando ao candeio o que fazia bonito effeito. Fui a terra cumprimentar o Governador.

15 de Novembro 1892 - De madrugada caiu uma forte trovoada que fez garrar o navio talvez uns 200 metros, apesar de estar fundeado em 2½ braças de fundo com 30 de amarra. Despejou-se a caldeira, fez-se o pagamento á guarnição e começou o embarque do carvão com a "ligeireza" do costume. Em todo o dia embarcou-se n'uma lancha 4 toneladas! A lancha encalhava em meia maré defronte da igreja de S. João. Na baixamar os pretos carregavam-na com carvão, e na preamar seguinte ia para bordo descarregar o carvão.
16 de Novembro - Continuou a faina do carvão. Metteu-se agua para a caldeira e lavagens. agua do rio, unica que então havia para bordo e que nunca quiz abordo para beber por estar inquinada com despejos e lavagens que no rio se fazíam: Creio devo a este meu procedimento o ter tido pouca gente doente abordo apesar da insalubridade do clima. Embarcamos tambem umas estacas de ferro da nova ponte que por serem demasiado compridas tinham de ir ser cortadas a

Loanda! Tinham encommendado a ponte creio que na Belgica sem fazer sondagens de modo que o declive do terreno sendo menor que o calculado as estacas ficaram demasiado compridas.

Anna de Chaves e Maria Fernandes

Estas duas fidalgas eram filhas naturaes de D. João V que não as podendo ataviar em Portugal as mandou desterradas para S. Thomè dando à primeira a parte norte da ilha e à segunda a parte sul. D'aqui provem os nomes dados à bahia e ao Pico. N'esta epocha a principal cultura da ilha era a cana de assucar havendo muitos engenhos de agua ardente. Anna de Chaves faz. na igreja da Graça proxima do Palacio do Governo mas o seu sarcophago, bem como o de seu marido estão na igreja de S. João, actualmente armazem de carvão da Divisão Naval onde mais ou menos toda a gente que quer vae buscal-o. Dizem que esta senhora tentou unir o ilheu das Cabras

com a terra e que se vê ainda do lado da ilha de S. Thomé um começo de envocamento. Dizem tambem que era muito libertina e que depois de ter relações com varios individuos os mandava matar. O seu marido foi o ultimo d'estes e antes de ser morto ameaçou Anna de Chaves de a matar primeiro o que fez com que ella o desprozasse

Pico do Cão Grande

É um monolitho inacessivel de basalto coberto na parte inferior de mergo etc. Parece ser de constituição vulcanica. São do mesmo genero. o pico do Cão Pequeno em S. Thomé e o barriote na ilha do Principe. É tão notavel á sua forma que quem o vê uma vez nunca mais se esquece d'elle.

18 de novembro 1892 - Pelas 5 horas da manhã caiu uma trovoada dando muita chuva que retardou o embarque das bagagens etc. Samos conduzir á ilha de Anno Bom o explorador Newton que por conta do Governo Portuguez andava estudando a fauna e flora d'estas ilhas. Os agricultores

de S. Thomé receiosos de que Anno Bom viesse a ser um concorrente na producção de cacau não quizeram fornecer sementes ao Newton e por isso resolvemos fazer escala pelo Sogo-Sogo afim de ali as obtermos do nosso amigo Jacintho d'Almeida. Este receio era infundado por isso que apesar de distarem pouco uma da outra as climas das duas ilhas são muito differentes, devido a ser a ilha de Anno Bom banhada pela corrente fria vinda do sul. As 0.30 partimos de Anna de Chaves em direcção ao Sogo-Sogo. Ao passar a ilheu Sta. Anna cruzamos nos com o paquete "Cabo Verde" que demandava o porto. As 4.30 fundeamos em Sogo-Sogo. Fomos a terra cumprimentar o commendador Jacintho que nos forneceu as sementes que desejavamos, e como não nos esperava surprehendemol-o no meio das pretas que tinham toilettes muito differentes d'aquellas com que recebeu Tempos antes o Governador. As 6 partimos para Anno Bom. Levamos para Loanda as 40 estacas da ponte pesando 16 Toneladas e o montador Melus. que ia dirigir o trabalho do corte das estacas em Loanda.

ILHA DE ANNO BOM vista de Oeste a 10 milhas

A ilha de Anno Bom descoberta por Pero de Escobar e João de Santarem em 1 de Janeiro de 1473 pertence à Espanha. Já havia muitos annos que nella não ancorava navio de guerra portuguez quando em 19 de Novembro de 1892 a canhoneira "Limpopo" foi deixar na ilha o explorador naturalista Francisco Newton. A ilha é a ultima das que formam a cadeia de montanhas que começa no Monte dos Camarões segue por Fernando Pó, Principe, Brothers e S. Thomé. O clima para por ser mais salubre do que o das outras ilhas, devido isto a ser envolvida pela corrente equatorial vinda do sul. Entretanto os missionarios hespanhoes que a habitam tiveram de mudar a sua residencia da praia para a collina e construil-a sobre estacas. A população consta duns 1.300 a 1.400 pretos

cuja lingua é uma miscellanea da lingua do continente, portuguez, hespanhol, inglez, etc. Muitos fallam rasoavelmente o portuguez ensinado antigamente por missionarios portuguezes.
Parece não se darem bem na ilha o cacau e o café devido dizem á falta de chuvas na epocha secca. O fundeadouro ao norte da ilha é bastante abrigado do vento predominante do SW e S. Os naturaes vem abordo em canoas vendem ovos, peixe, ananazes, bananas, porcos, gallinhas, etc. o que tudo trocam por cachimbos de barro, tabaco, anzoes, fato velho, etc. Compramos 2 porcos por 5 metros de panno, 3 ovos por um cachimbo. 3 ovos por uma folha de tabaco etc.
A ilha tem communicação com Fernando Pó e Europa por intermedio do pequeno vapor Fernando Pó" da Companhia Transatlantica que tambem vae a S. Thomé buscar a mala
Os habitantes brancos da ilha são dois missionarios e tres irmãos. Tem uma escola onde alguns indigenas já tem aprendido a ler e escrever.
Alguns navios baleeiros americanos vem aqui arranjar tripulantes da estação da pesca'

A
CASA DA MISSÃO
EM ANNO BOM
VISTA DO LADO DA TERRA

A ilha de Anno Bom foi tomada pelos holl-
landezes em 1641: poucos annos depois voltou
a ser portugueza até que em 1778 esta ilha
e Fernando Pó foram cedidas à Hespanha
19 de Novembro 1892. Ao amanhecer avistou-se
um pinco por bombordo da proa a ilha
para a qual governamos. Durante a
noite tivemos mar plano e vento SW fraco
Seguindo as indicações do roteiro fundeamos
marcando a ponta oeste da ilha a W 4 SW e
a ponta leste por SSE. Vieram abordo os mis
sionarios hespanhóes que a principio pare-
ceram desconfiados quando lhe dissemos que
iamos desembarcar um naturalesta para
ali ficar estudando a flora e fauna da ilha.

Tinham talvez receio que fossemos tomar a ilha. Quando porem lhe apresentamos as cartas de recomendação que o sr Newton possuia provinientes do Governo Hespanhol ficaram tranquillos. Desembarcamos na ilha das tartarugas (Turtle Island) proxima a Anno Bom, ilhéo de constituição vulcanica muito semelhante ás ilhéus das Cabras em S. Thomé, pelo que respeita á sua formação geologica. Desembarca-se mal a sotavento (norte) sobre as pedras. No cume existe um monticulo de pedras tendo restos de uma cruz de madeira. Encontram-se grande quantidade de passaros - Penguins - e alguma Gaivota e Junquilho. Como o vento tivesse refrescado não foi facil o embarque para bordo no bote.

20 de Novembro - Levantei-me as 5 horas e as 5¼ fui para terra acompanhado do Tenente G. Coutinho, guardas marinhas Aprá e Araujo machinista Carlos Silva, explorador Newton e engenheiro Mellus. Desembarcamos na praia e acompanhados d'um guia dirigimos nos á Lagoa no cimo do Monte. O caminho é bastante a prumo mas como andamos

LAGOA NA ILHA DE ANNO BOM

depressa não gastamos mais de 45 minutos. A Lagoa é muito bonita. Andei ali n'um dongo pertencente aos padres da Missão. Demoramos nos proximamente uma hora e depois voltamos para a praia, passando pela casa da Missão onde nos offereceram agua e Cognac. Perto da praia vimos a Igreja que estava cheia de povo ouvindo Missa. É uma casa de madeira muito pobre e dizem que construida ainda por Missionarios Portuguezes. Existe uma escola frequentada por umas 300 creanças dos dois sexos que os Missionarios vestem. A gente é muito docil e as mulheres e creanças fogem ao ver os europeus. Alimentam-se de mandioca com que fazem

pão e bebem alem de agua vinho de palmeira.
Já em annos de secca tem morrido gente
à fome, e como a população parece augmentar
terá que haver emigração. Alguns indigenas
empregam-se na pesca da baleia embarcan-
do em navios que vem a Anno Bom recru-
tar gente, fazer aguada, e mesmo os poucos
frescos que ha. Os porcos que vi eram todos
magros, creio que devido à pouca alimentação
Cabras só ha algumas pertencentes aos mis-
sionarios. Alem d'estes animaes domesticos
apenas vi gallinhas e poucos patos. Escusado
será dizer que não existe moeda e tudo se obtem
por troca. Os indigenas preferem anzoes e chum-
bo para a pesca. Do guia que nos levou à la-
goa paguei com um fato velho ficando elle
muito satisfeito. Parece-me que seria conve-
niente para S. Thomé o contractar aqui gente
para trabalhar nas roças visto que sempre
ali ha grande escacez. Talvez uma pequena
embarcação de vela navegando entre esta
ilha e S. Thomé facilitasse esta emigração no
caso do Governo Hespanhol a consentir

Pelas 5h45 da tarde depois de ter desembarcado o explorador Newton com o seu creado e bagagem largamos do fundeadouro, passamos entre Turtle Island e Passage rock e continuamos a navegar em direção a Cabinda ao rumo de 58° SE verdadeiro

21 de novembro 1892 - Pela manhã caiu um forte aguaceiro dando chuva torrencial e encobrindo o ceu de modo que foi impossivel obter a latitude ao meio dia. Só de tarde se poude determinar uma recta de altura Lat. 2°30'S Long. 7°21' E.G. De tarde o tempo melhorou e o vento voltando ao sudoeste permittiu largar o panno que evitava um pouco o balanço.

22 de novembro - Durante a noite deu o

navio muito balanço por causa da vaga pelo travez e não dar o vento para o panno. Não houve sol ao meio dia e o ponto dado pelo cruzamento de duas rectas de altura foi o seguinte: Latitude 3°.35' Sul - Longitude 9°.41' E.G. Distancia percorrida 134'. Corrente 3° SE 2ó Ás 3h calculou-se uma recta d'altura e as 7 fizeram-se calculos de latitude por Fomalhaut e de longitude por Jupiter e pela Lua. Os calculos de longitude por Jupiter e as respectivas rectas de altura deviam estar muito exactos por causa das boas condições em que as alturas foram tomadas, mas dão desde as 3 horas da tarde uma corrente de 3 milhas por hora o que não comprehendo n'este ponto onde as correntes são geralmente contra.

23 de novembro - Bom tempo. Vento WSW bonan ço so. Navegamos nas aguas do Zaire que se conhecem bem pela côr. Lat. 5°.10' Norte. Long 11°.28' E.G. Distancia 155'. Corrente 21' por 79° WNW Pelas 3 horas avistou-se terra reconhecendo-se mais tarde Landana, ás 5h avistou-se Cabinda e as 7h.15m fundeamos pelo lado de terra da

canhoneira "Massabi" em 2,5 braças de fundo. Veio abordo o patrão-mor, fui visitar o Governador com quem lanchei e ás 10h regressei abordo. Tivemos desde o meio dia até as 6 horas 10 milhas de corrente contraria ou sejam, em media 1½ milhas por hora

24 de Novembro 1892 – Fui almoçar abordo da "Massabi" e as 11h partimos para Loanda no quarto, do meio dia as quatro, começou a machina a andar extraordinariamente de vagar devido aos fogueiros não saberem do seu officio e o carvão ter muita terra. Fomos a andar só 5' por hora. Ao amoitecer vimos terra do sul do Zaire e ás 7h 30m marcamos o farol de S.ta Antonio pelo través seguindo ao rumo S½SE Continuamos toda a noite a navegar com bom tempo mas muito devagar o que me dava cuidado por isso que tinhamos pouco carvão nos paióes devido a querer o navio leve para poder encalhar e limpar o fundo em Loanda onde as marés tem pequena amplitude.

25 de Novembro – Ao amanhecer avistou-se terra

por bombordo. Continuamos até ao meio dia a andar muitissimo de vagar. De manhã o tenal permittiu largar panno. Caiu um aguaceiro dando pouca chuva. Depois do meio dia começamos a andar mais. Queimaram-se 15 barris vasios para ver se a lenha ajudava a fazer vapor. As 2h da tarde marcamos pela travez o Pilar de Granito e pelas 4h ou um pouco antes o Ambriz. Depois das 4h o carvão, resto do fundo dos paióes, era tudo terra e a pressão baixou para 75 ou 80 libras. Foi necessario parar a machina de bombordo e metter para as fornalhas os barris vasios nossos e da "Mindelo" empregnados com agua raz para conseguir o vapor sufficiente. As 9.30 avistou-se um pouco por bombordo da proa o farol do Morro das Lagostas e perto das 11h viu-se o farolim Dantas. Pela 1.30 da manhã fundeamos no porto de Loanda, no logar do costume, muito perto de terra e por dentro da boia da Direcção Naval. Estava no porto a canhoneira "Cacongo" 26 Novembro. Fui a terra visitar as auctoridades. Descarregamos a ponte de S. Thomé com o guincho

1 de dezembro 1892 - Encalhou-se o navio para limpar o fundo e pintar a parte que descobria: de noite affastamos o navio para o largo. e no dia seguinte tornamos a encalhar em melhor sitio com o lado de bombordo para a terra. - 3 de dezembro - Limpou-se e pintou-se a parte do fundo que descobrio que foi quasi todo.

4 de dezembro - Não se conseguio desencalhar o navio senão na maré da noite. A maré do dia subio menos um pé do que a da noite, ou por causa da viração ou por serem as marés da noite das syzigias n'esta epocha maiores. Amarramos o navio à boia

De Loanda ao Ambriz

S.to Antonio do Zaire.. Cabinda. Landana. Cabinda e Loanda. Saimos de Loanda no dia 19 de dezembro de 1892 às 10h.10m da manhã, um pouco mais tarde do que tencionava, por causa de ter que esperar pelo salva vidas que devia conduzir a reboque para o Ambriz, Larguei da boia e fui esperar o salvavidas proximo do farolim. Metteu-se o nosso salvavidas dentro e içamos nos turcos o salvavidas destinado ao Ambriz, onde chegamos pelas 5h.45m. Por haver pouca calema fundeamos perto da povoação em 3½ braças na occasião do prearmar. Veio de terra um individuo em vez do patrão mor, que começou a fazer difficuldades sobre o levar o salvavidas para terra. Ameacei de deixar a embarcação solta e safar me declinando a responsabilidade do que acontecesse e em vista d'isto lá se resolveu a levar a para terra. Tendo deixado o salva vidas e a correspondencia largamos

O VAPOR "SUMBA"
EMALHADO PARA LIMPAR O FUNDO
STº ANTONIO ZAIRE

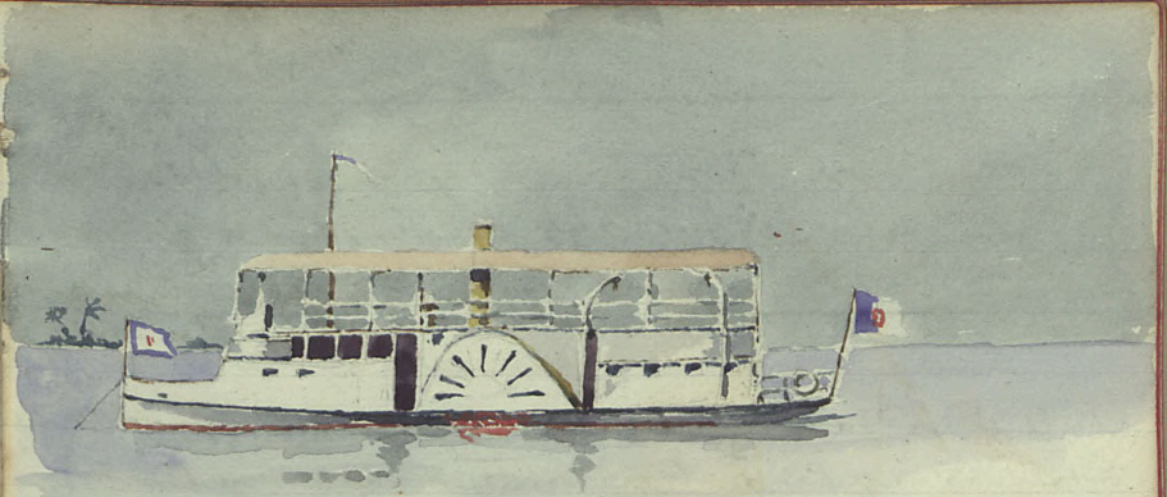
para Santo Antonio pelas 7 horas. Começou a deitar a junta d'alimentação do burro. Navegando em direcção a Sto. Antonio arestamos às 10h o farol do Ambrizette, que as 11.10m estava pelo través. 20 de dezembro - De manhã viu-se terra por estibordo. Passamos as 9h um pathabote navegando para o norte. Contornando a terra, fundiamos no porto exterior de S. Antonio pelas 11h 45m As 3h, tendo já agua, seguimos para o porto interior onde fundiamos pelas 3h 30m com 30 braças de amarra em 7 de fundo. Estiveram abordo o Residente o comandante da Nogui um missionario, etc. Jantei com o Residente. Vapor "Sumba". Este vapor que faz serviço no Zaire é de ferro e creio foi comprado à casa hollandeza por 3 contos. Tem dois cylindros

EM S.ª ANTONIO DO ZAIRE
21 DEZ. 1892

inclinados a 45° que movem uma manivella. Não tem bomba alimentar o Giffard está encangalhado e só o burro e bomba de mão não chegam para a alimentação. Por isso só pode andar hora e meia de cada vez. No fim d'este tempo, vasa-se o vapor e com um funil enche-se novamente a caldeira!

21 de dezembro - Passou à Noqui o tenente Hopfer com um 2° marinheiro e dois grumetes. Entrou uma bombarda com o patrão quasi a morrer. Passaram se para a Noqui os mantimentos

22 de dezembro - As 5h.50m da manhã suspendemos e começamos a navegar em direcção a Cabinda. As 6h.10m largamos o pratico e pelas 10h.30m fundeamos em Cabinda tendo tido desde S.ta Antonio muito boa viagem. Estava calma e o mar quasi plano. Em Cabinda estavam: a "Massabi" o "Itumbi", dois



LANCHA CANHONEIRA "NOQUI"
Sº ANTONIO 23 DEZ 1852

escaleres a vapor e um palhabote. Depois de fundear fui abordo da Massabi e em seguida ao Palacio cumprimentar o Governador com quem almoçei. Voltei abordo, fui fazer comprar à casa hollandeza e depois jantar abordo da Massabi
Do nosso fundeadouro em Landana marcava se a casa do Visconde de Cacongo ao sueste verdadeiro e a casa hollandeza Chiloango por norte verdadeiro
23 de dezembro - As 9.50 entrou no porto o navio de guerra hollandez "Armar" Suspendemos as 10.30 e navegamos em direcção a Landana. As 10.45 paramos para fallar ao medico que tinha ido passar visita ao navio hollandez, pondo-o de quarentena, o que me pareceu asneira.
Disse me para não o deixar tornar a communicar com Landana d'onde vinha. O

PONTÃO EM LANDANA

navio hollandez sahiu á terra bom optimo mar chegamos a Landana, fundeando entre esta povoação e o Chilouango perto de terra em 3 braças de fundo pela 1.h 30.m da tarde. Foram os mantimentos para terra e recebemos a chaminé e a caixa de fumo da "Loge". Estiveram abordo, o Residente, o comandante da "Loge" Ayalla, etc. Estava em Landana o vapor Ville de Maceio dos "Chargeurs Reunis" carregando perto de 200 toneladas de azeite de palma e coconote. O frete do azeite para os portos da Europa era de 50 francos. Fui a terra, visitei as feitorias franceza e hollandeza e jantei com o comandante Ayalla e outros officiaes n'uma das pachotas que a guarnição constroe em terra. As 10.h embarcamos em frente do Chilouango felizmente sem nos mocharmos.

VILLE DE MACEIO LANDANA 24 DEZ 1892

24 de dezembro - As 9ʰ da manhã fomos para terra onde almoçamos com o commandante da "Loge" As 11ʰ voltamos para bordo e largamos as 12ʰ.15ᵐ conduzindo o Superior da missão franceza de Malange e dois francezes um dos quaes ainda pela Africa a caçar leões. Com boa viagem chegamos a Cabinda pelas 3ʰ.15ᵐ na mesma occasião em que saia o navio hollandez "Akmar". Fui a terra onde jantei com o Governador.

25 de dezembro - Fui de dia ao Governador com o Lourenço commandante da Massabi e de tarde jantamos todos os officiaes abordo d'este navio para festejar o dia de Natal

26 de dezembro - As 7ʰ fui despedir-me do Governador, as 8ʰ largou a Massabi para Landana e às 8ʰ.30ᵐ saimos nos para Loanda levando alem das malas do correio o Superior das Missões de Malange e 20 cabindas como passageiros. Passamos a boia as 8ʰ.45ᵐ Optimo tempo

VAPOR "CUNGA" DO QUANZA

mar plano e pouco vento do SW. W. As 3h passamos a Moita Secca

27 dezembro. Continuamos tendo bom tempo. De manhã não se avistava terra por bombordo. As 10h viram-se muito ao longe os montes da Mucula. Pela 1.30m avistou-se o Morro da Lagosta, às 3h passamos o farolim da ilha e às 3.20m amarramos à boia com umas 30 horas de viagem desde Kabenda. Em Loanda estavam o navio hollandez "Akmar" os vapores "Ambaca" e "Oil Rivers" e um outro descarregando carvão

28 dezembro. Fui agradecer a visita ao navio hollandez a quem forneci um Almanak Nautico. O navio hollandez metteu 60 Toneladas de carvão.

SAINDO DE LOANDA ÀS 6·30 a.m.
8 JANEIRO 1893

Passeio ao Musseque de Lino Araujo

8 de Janeiro 1893

Musseque é uma especie de casa de campo. As 6ª da manhã vai de bordo com Osorio, Coutinho, e Araujo. Chegamos à cidade as 6.30 e na ponte encontramos dois carros que nos levaram até ao Musseque pelo caminho da Moyamba. Chegamos pelas 7.30. Estive a fazer estes desenhos e pouco depois chegaram os convidados entre os quaes, familia Neves, Passalagua, Dr. Troni, Mendes, etc. Almoçamos perto do meio dia debaixo do caramanchão que se vê no desenho. O almoço com um numero infinito de pratos como quasi sempre acontece em Africa durou até perto das 4ª da Tarde

O MUSSÉQUE

Depois do almoço tocou-se, dançou-se e fomos a um musseque perto pertencente ao dr. Troni ver uma bonita mangueira que ali existe. Voltamos para casa ao pôr do sol, jantamos as 7h e às 9h voltamos para Loanda chegando abordo às 10h.30m p. m.

13 de Janeiro 1893 – À meia noite chegou a canhoneira Zambeze, comandada por Dantas Ribeiro vinda de Anno Bom donde trouxe o explorador Newton que nós ali tinhamos deixado. Este navio gasta muito carvão e anda pouco. Raro é conseguir 7 milhas e meia. Traz 17 pessoas na praça d'armas.

CARRO DE BOIS
QUE VAE BUSCAR AGUA À CIDADE

CASA DE HABITAÇÃO

14 Janeiro 1893 - Jantaram abordo o comandante do Angola e Augusto Osorio. Entrou o cruzador allemão Falké
15 Janeiro - Partiu para Lisboa o "Angola" levando os officiaes Pachico Moreira e Bacellar. Para S. Thomé o explorador Newton. Esteve abordo da Lumpopo o comandante da Falke que me disse vir da sua colonia dos Camarões e ir para o Cabo com escala por Wolfish Bay
21 Janeiro - Jantei na Divisão Naval e à noite fui ao Palacio do Governo
22 Janeiro - Fui ao Hotel Ferreguer jantar com Amzalak e à noite a um baile

EMBARCAÇÕES DO QUANZA

a casa do Camara Leme agente da Empreza Nacional

O "S. THOMÉ" A 15 MILHAS VISTO DE CASA DO GOMES DE SOUZA

23 Janeiro 1893 - Jantei com Barahona director das Obras Publicas e à noite fui visitar Guedes Infante e Salles Ferreira

24 Janeiro - Fui despedir-me de varias pessoas em terra. Jantei com o Bispo e à noite fui ao Palacio do Governo.

"ZAMBEZIA" 14 Jan 1893

25 Janeiro. De tarde fui para bordo do paquete, depois de ter entregue o commando do "Lompopo". O vapor S. Thomé não saiu hoje por causa de uma porção de café que se espera ponda do Quanza

CRUZADOR ALLEMÃO "FALKE" LOANDA 15 JANEIRO 1893

"S. THOMÉ"
23 JANEIRO 1892

DE LOANDA A LISBOA

26 Janeiro 1893 - Fui jantar abordo da canhoneira Cacongo". Embarcavam os passageiros no "S. Thomé", vieram varias pessoas abordo despedir-se e à meia noite com lindo luar partimos para o Ambriz. Entre os passageiros vão uma irmã do official de marinha Alvaro Ferreira, uma hespanhola e o ajudante machinista Carlos F. da Silva

ESPERANDO A CARGA

EMBARCAÇÕES DO AMBRIZ
27 JANEIRO 1893

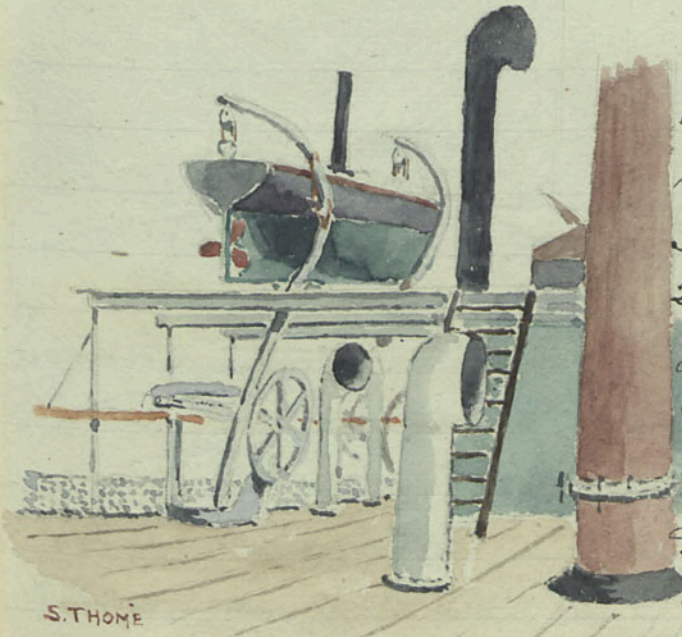
que fazia parte da guarnição do Lombopo e que mais tarde em Italia morreu atropelado por um automovel quando ali estava estudando

27 Janeiro - As 6.30 da manhã chegamos ao Ambriz. Recebemos 1.600 sacos de café e borracha. As 6h da tarde partimos para Santo Antonio: -

28 Janeiro Pelas 8h da manhã chegamos a S.to Antonio Vieram abordo o patrão Mor e Hopfer comandante da lancha canhoneira Nogui, e a visita de saude. Chegou pouco depois o vapor Cameroon pertencente à British & African e mais tarde o "Cazengo" da Empreza Nacional vinda de Cabinda. Partimos de S.to Antonio à 1h 30m e chegamos a Cabinda pelas 5h 30m

VISITA NO AMBRIZ

S. THOMÉ CAMEROON CAZENGO
S.TO ANTONIO DO ZAIRE 28 JANEIRO 1893



tendo às 4h avistado a canhoneira Marsabi navegando para Sto Antonio

29 Janeiro - Saimos de Cabinda às 9 horas Mettemos algum café e bouracha da Casa Portugueza. Embarcou com destino ao Principe o Major Crato governador d'aquella ilha. Ao meio dia lat. 2°56' S. long. 8°18'

30 Janeiro - Bom tempo. Vento sudoeste fraco navio andando 10 milhas. Lat. 0°.2' N Long 6°47'

31 Janeiro - Chegamos a S. Thomé às 8 horas. Estavam ali a "Mindelo" e uma barca portugueza. Veio abordo um ajudante do Governador As 11h fui abordo da "Mindelo" cumprimentar o Comandante Castilho e a mulher. Estavam ali a almoçar o Pepe da Roça de Sta Margarida

CABINDA
A MALA PARA TERRA

RESIDENCIA
CABINDA

a mulher e a cunhada. As 2ʰ foi abordo o Governador Terceira de Miranda, a quem, ao sair, se deu uma salva de 21 tiros e se fizeram as outras honras do estylo. As 3ʰ 30ᵐ voltei para bordo do S. Thomé e às 5ʰ fui d'ali para terra com Castilho e mulher que lá me foram buscar. Fiquei hospedado no Palacio com o Castilho, Major Crato, Dr Ribeiro, Leid, etc. Casa cheia.

1 fevereiro. Estive durante o dia no Palacio. De tarde fui passear até à Fortaleza. Depois de jantar foi o Castilho para bordo e pouco depois as 10ʰ fomos eu e o Major Crato para o paquete que saiu às

"S. THOME"
EM S. THOME 31 JAN. 1893

O GOVERNADOR A BORDO DA "MINDELLO"
S. THOME 31 JANEIRO 1893

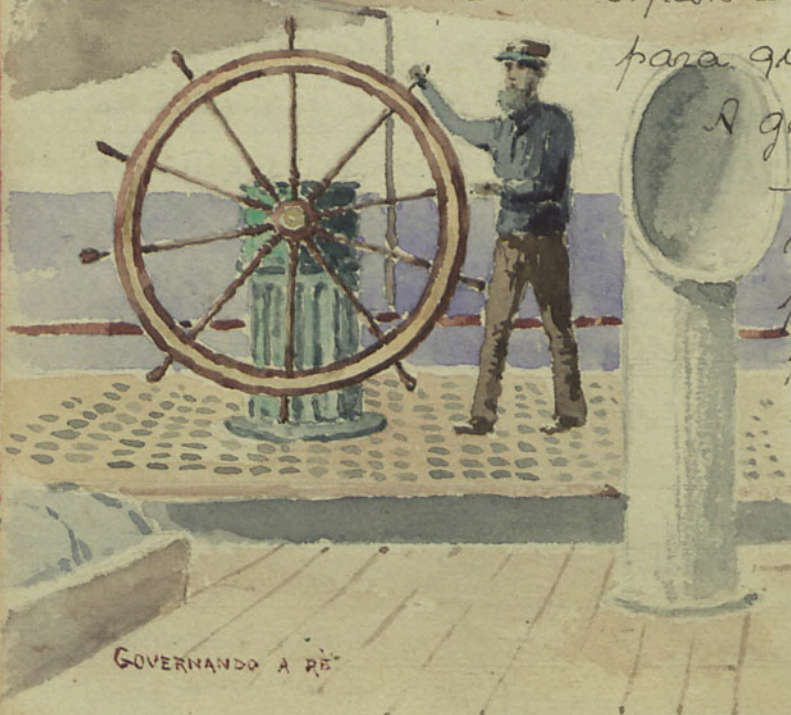
11 horas da noite para o Principe

2 fevereiro 1893 - Fundeamos no Principe pouco antes das 8. Vieram abordo o Carvalho da roça Dr. Ribeiro, etc. Partimos para S. Tiago pouco depois do pôr do sol costeando a ilha e passando pelo sul do ilheo Carocha d'onde soltamos o rumo. Bonita noite de luar. Vento fraco do quadrante sudoeste como é aqui usual.

3. fevereiro. Continuamos a navegar com bom tempo e SW fraco. Envergaram se hoje os latinos. Desde Loanda só trajamos envergadas duas velas de prosa. É curiosa a diminuição de importancia que vae tendo o panno. Estes vapores quando em 1883 vieram

3 FEV. 1893
Porta de 11 parhara

de Inglaterra, construidos em Hull pela Earls Shipbuilding C° eram armados a brigue escuna, depois arriaram se as vergas do mastro grande e ficaram apparelhado a escuna, ainda depois se tiraram as vergas de proa e algumas vezes nem mesmo as caranguejas tem no seu logar. Neste como se vê já nem sempre os latinos andam envergados. Effectivamente nestes mares, por causa da chuva é melhor ter o panno desenvergado para que não apodreça



A gente de bordo
20 no convez
não tem tempo
para largar
panno a enxugar
Ao meio dia
Lat. 2°.14' N
Long. 0°.13' E

GOVERNANDO A RÉ

VAPOR INGLEZ "DAMASCUS"
ENCONTRADO EM 7 FEV.º 1893

4 fevereiro 1893 - Entramos n'uma região de chuvas e trovoadas Chuva e relampagos toda a noite. Aproveitou-se a chuva para lavagens. Desde hontem que nos servimos da roda de leme da popa. Lat. 2°.18' N. Long. 3° 50' W.G.

5 fevereiro - Continuam aragens do quadrante Sudoeste - Bom tempo. Navegamos em menos de 2° de latitude para evitar a corrente contraria do Golfo da Guiné. Lat. 2°.22' N Long. 7°.59' W

6 fevereiro. Vento bonançoso do quadrante SW Lat. 4°.9' N Long 11°.39'. O comandante Nobre do S. Thomé é bom marinheiro mas pouco educado. Quando falla da mulher chama-lhe "A Minha Cartaruga ou A Minha serva de Deus Justa Laranjas. Na sua opinião vinagre ao mar da Roca é Moscatel de Setubal, e quando a força

10 FEV 1893
ENTRANDO NAS BRISAS DE CABO VERDE

LANCHA DO "S. THOMÉ"

é desegual val mais
fugir do que ficar mal.
7 fevereiro. Calmas
Ás 5h 30 da tarde passou
navegando em rumo opposto o vapor
inglez "Damascus" — Lat. 6°29' N Longit. 15°12'

FAROL DA PRAIA VISTO DO FUNDEADOURO PONTA TEMEROSA 11 FEV. 1893

8 fevereiro. Continuam calmas e aragens agora
do norte A singradura foi hoje e tem sido
de umas 250 milhas. Houve Temporal abordo
A passageira hespanhola zangada fez questão
por causa d'umas toalhas sujas e quiz
dar com ellas no nariz
do commandante.
Lat. 9°31' N
Long 18°18'

LANCHA A VAPOR
S. THIAGO

VAPOR "CIDADE DA PRAIA" ENCALHADO EM S. THIAGO 11 fev 1893

9 fevereiro 1893 - Começou a diminuir a temperatura e o vento a soprar fresco do quadrante nordeste. A passageira hespanhola jogou a pancada com a criada e houveram mosquitos por cordas visto a criada ser protegida pelo commandante. Latitude 12°18' Long 21°28'

10 fevereiro. Vento fresco do quadrante NE levantando alguma vaga. Sente-se muito mais fresco. Durante o dia esteve o horisonte muito curto e a atmosphera ensombrada. Observou-se nos cabos aquelle pó fino, vermelho, que Humboldt sabio viajante e naturalista attribue às planicies do Orinoco e que é trazido pelas correntes superiores da atmosphera que Maury diz virem do sudoeste. De noite

LUGRE RUSSO "LATAVA" ENTRANDO EM S. THIAGO 12 FEV. 1893

limpida a atmosphera
Lat. 14.50 Long 23.30
11 de fevereiro. Ao
amanhecer avis-
tou-se terra e as 7
horas fundeamos no
porto da Praia na ilha de S. Thiago
Recebi uma carta de Lisboa vinda pelo pa-
quete de 6 de janeiro. Era a primeira
vez que visitava estas ilhas, cousa rara
para um official de marinha portuguez que
navegava ha onze annos. Estas ilhas desco-
bertas pelos navegadores portuguezes em 1446
foram mais tarde começadas a povoar com
pretos vindos da Guiné, que cruzados com os
brancos dão uma raça por vezes de gente
alta e elegante. A falta de vegetação devida

LUGRE RUSSO FUNDEADO NA PRAIA

ILHEO
VISTO DO SW
13 Fev 1892

às poucas chuvas dá às ilhas um aspecto de aridez que muito contrasta com a rica vegetação da Madeira ou S. Thomé

Fui de tarde a terra com a vinda do Alvaro Ferreira, ver a cidade da Praia que tem uma apparencia limpa mas pouca vida.

REBOCADOR

Vi o chafariz na praça da camara, um lago com pedra ida de Lisboa que não tinha agua, o deposito d'agua, etc. A ponte da alfandega onde se desembarca construida com madeiras da Guiné parece boa e solida. Tem uns 150 metros de comprido

Metemos aqui com destino à Madeira uns tres milhares de saccos de milho. Tomamos cerca de 300 Toneladas de carvão

PALACIO DO GOVERNO
S. VICENTE

O embarque faz-se com bastante rapidez devido a haver alguns

DRAGANDO CARVÃO

Embarcações pequenas que em S. Vicente arrastam redes para apanhar o carvão que cae ao mar dos vapores, mas praças vendem-se montinhos de carvão d'este a 20 reis.

bateloes grandes que transportam os maiores 65 Toneladas e dois rebocadores. Os depositos de carvão estão situados no ilheu que ha no porto, onde tambem se veem umas casas destinadas a lazareto. O carvão para estes vapores é mandado pela Empresa que paga um tanto pelo serviço de arma-zenagem carga e descarga aos concessionarios da ilha. Em terra os edificios mais importantes são: a Mãe d'Agua, Quartel, Alfandega, Hospital e Palacio do Governo. O aspecto da ilha n'esta epocha das bizas é de grande aridez

CABEÇA DE NELSON

PONTA SW DO PORTO S. VICENTE

Só nos vales se vê alguma vegetação. Para se ir a terra paga-se nos botes 500 reis por cada pessoa

VAPOR "GEM" DAS CASAS INGLEZAS

12 fevereiro 1893 - As 3ª saimos do porto da Praia e navegamos para oeste ao longo da Terra a meia força até à ponta do Tarrafal. Embarcaram para S. Vicente uns 20 passageiros

13 fevereiro. Ao amanhecer navegavamos ao longo da ilha de S. Vicente a demandar o ancoradouro. Fundeamos ás 7ʰ 30ᵐ da manhã. Estavam no porto o vapor "Bolama" vindo de Lisboa 3 vapores carvoeiros, um francez vindo de Buenos Aires, um ingles e um italiano, e um allemão "Venus". Desembarquei depois do almoço e percorri

VAPOR "POTOSI" DA COMPANHIA DO PACIFICO ENTRANDO EM S. VICENTE 13 fev. 1893

NAS BRIZAS DE CABO VERDE
14 fev 1893

a cidade. Vi o chafariz os hospitaes velho e novo em construcção, a casa da camara, etc. Esta ilha é ainda mais arida do que as outras, mas o movimento maritimo do porto devido aos depositos de carvão, dá origem à mais importante receita d'esta pobre provincia.
O vapor "Gem" das casas carvoeiras inglezas estava alugado ao Governo para fazer o serviço de saude no porto, desde as 6 da manhã até as 9 da noite por 200 mil reis mensaes. Este vapor e o "Taff" tambem rebocam as embarcações da companhia das aguas por 10 por cento da receita.
O archipelago de Cabo Verde está inscripto n'um rectangulo com 186 milhas de comprido por 162 de largo isto é entre 14°.47 e 17°.13' de latitude norte e 22°.40' e 25°.22' de longitude oeste de Greenwich. A ilha mais

VAPOR NAVEGANDO EM RUMO OPPOSTO 16 fev 1893 3.48 P.M.

GALERA NAVEGANDO PARA O SUL
17 de 1893

proxima da Costa Africana é a da Boavista situada a cerca de 320 milhas de Cabo Verde que deu o nome ao archipelago. A ilha mais affastada da costa, é a de Stº Antão. A superficie do archipelago e a população em 1911 eram:

Ilhas	Kilom quad.	População	Hab por Kil quad
Maio e S. Thiago	1.196	57.974	48 473
Brava	56	8.916	159.214
Fogo	530	17.882	33.740
S. Vicente	195	10.086	51.723
S. Nicolau	345	10.452	30.266
Boavista	613	2.691	4.225
Sal	266	640	3.107
Stº Antão	784	33.838	43.161
Total	3.925	142.479	36.300

"ROYAL SOUVEREIGN"

Pelas 2h 30 largamos de S. Vicente para a Madeira Ficaram em S. Vicente dez vapores. Vento da briza regular Esta briza, por vezes muito fresca, com o ceu azul

dão idea das nossas
notadas na costa
de Portugal. Ao sair
do porto cruzamos o pa-
quete "Potosi" da companhia do Pacifico que entrava
14 fevereiro 1893 - Briza fresca. Força de 6 a 7. Um
navio pequeno deve ter
uma certa difficuldade
em romper contra este
vento e a vaga curta que
levanta. Melhor será fazer a derrota pelos Açores
Latitude 23°.32' Long. 21°.4' — 15 fevereiro 1893
Brisa fresca talvez menos
forte do que hontem. O navio
entretanto rompe contra ella
com uma velocidade de entre 10 e 10½ milhas por
hora. Lat. 26°.47' Longitude 19°.8'
15 fevereiro. Brisa fresca
refrescando para a noite
ás 3h.45m passou um
vapor em rumo opposto.
O ceu está completamente
limpo o que dizem

MOÇAMBIQUE NA MADEIRA 18 FEV 1893

ser signal de mais vento 16 fevereiro. De noite muito balanço por ter refrescado o vento e augmentado o mar. Deu quasi 2 tempos. Andamos pela esterna 220 milhas. De tarde avistou-se a ilha de Ferro que às 7 horas estava pelo través de estibordo. À meia noite passamos a ilha de Palma Lat. 30°34' - Long 17°37'.

17 fevereiro 1893. Vaga mais larga. Vento mais fraco e mais leste o que nos permitte levar panno largo. Pouco depois das 9 da noite avistámos a ilha da Madeira Lat. 32°36' Long. 16°51' — 18 fevereiro 1893. Continuamos passando à vista da Madeira até ao amanhecer fundeando às 6h 30m. Bom tempo. Vento E. fraco

DEPOSITO DE CARVÃO DE BLANDY BROTHERS FUNCHAL

de manhã e oeste à tarde: No porto estava fundeada uma esquadra inglesa composta do "Royal Sovereign" d'um navio da classe "Admiral do cruzador "Immortalité" e do aviso "Bellona" sob o commando do almirante Fairfax.
As 7 horas fui para terra. Mandei um telegramma, cortei o cabello, tomei banho, almocei e fui à Sra. do Monte. Encontrei o Carlos Roma Machado com quem fui visitar o governador Civil Tavora. Passeei n'um barco à roda da esquadra inglesa. Pela 1 hora entrou no porto o vapor "Moçambique" da Mala Real Portugueza em caminho para o Brazil. As 5 horas partimos para Lisboa. Eram 9h30 p.m. quando passamos Porto Santo
19 fevereiro 1893. Bom tempo. Vento SW regular Vaga larga de oeste. Latitude 34°54' Longit. 13°52'
20 fevereiro. Bom tempo. Vento SW fraco vaga de W. Andamos 260 milhas, ou sejam 11 por hora, a melhor singradura de toda a viagem. Latitude 38°6' Longit. 10°18'
Pelas 2 horas da tarde avistou-se o Cabo da Roca e às 6h30 amarramos

a boia em Lisboa. Foram me buscar abordo
no Tejo e desembarquei no Caes do Sodre
d'onde segui para casa

Distancias Navegadas

Limpopo

Bahia dos Elefantes a Moçamedes	125
Moçamedes à bahia de S.ta Maria	115
S.ta Maria a Benguela	77
Benguela a Novo Redondo	90
Novo Redondo a Loanda	167
Loanda a S.to Antonio (Zaire)	180
S.to Antonio a Cabinda	40
Cabinda à Landana	22
Landana a Cabinda	22
Cabinda a S.to Antonio	40
S.to Antonio a Loanda	180
Loanda a Cabinda	212
Cabinda a Landana	22
Landana a Cabinda	22
Cabinda a Landana	22
Landana a Loanda	230
Loanda a S. Thomé	673
Anna de Chafes a Fernão Dias	7
F. Dias a Anna de Chaves	7
Anna de Chaves a F. Dias	7
F. Dias a Ajudá	450
Ajuda a Kotonou	21
Kotonou ao Principe	420
Principe a S. Thomé	92
Anna de Chaves a Jogo-Jogo	28
Jogo-Jogo a Anno Bom	100
Anno Bom a Cabinda	470
Cabinda a Loanda	212
Loanda ao Ambriz	58
Ambriz a S.to Antonio	130
S.to Antonio a Cabinda	45
Cabinda a Landana	22
Landana a Cabinda	22
Cabinda a Loanda	212
Do antecedente	7476
Total	12.018

S. Thomé

Loanda ao Ambriz	58
Ambriz a S.to Antonio	130
S.to Antonio a Cabinda	45
Cabinda a S. Thomé	500
S. Thomé ao Principe	92
Principe a S. Thiago	2.100
S. Thiago a S. Vicente	150
S. Vicente à Madeira	1.042
Madeira a Lesbos	525
Total	4.642

YACHT "AMELIA"
28 Junho 1893

ENTRANDO EM SETUBAL
28 JUNHO 1893

22 de fevereiro 1893 - Apresentei-me no Conselho do Almirantado vindo de Loanda e recebi uma guia para me apresentar no Corpo de Marinheiros, o que fiz no dia seguinte, sendo nomeado comandante da 10ª Companhia. 24 de fevereiro. Destaquei para a 6ª Repartição do Almirantado de que era então chefe Xavier de Brito e sub chefe Tasso de Figueiredo. Fui encarregado de traduzir para português as novas Regras para evitar os abalroamentos no mar e para inglez e francez o regulamento do porto de Lisboa. Esta repartição tinha a seu cargo os faroes. Visitei os faroes da

JUNHO
ETUBAL

...oca, Guia, Santa Martha e Bugio. Estando um
...dia na repartição appareceu-me o Fernando
...e Serpa que me
...nha convidar
...a parte de
...l-Rei D. Carlos
...ra ser seu
...fficial às
...rdens

accetei o honroso
convite que
representava
uma prova
de amisade.

VISITA DE SUAS MAGESTADES AO COURAÇADO RUSSO NICOLAU 1º

Coreio. Fui o unico official às ordens nomeado sem ter pedido ou mattido empenhos.
27 de Abril 1893 - Fui nomeado official às ordens de Sua Magestade El-Rei D. Carlos.
2 de Maio - Fui mandado apresentar na 1ª Repartição e exonerado de comandante da 10ª companhia do Corpo de Marinheiros, companhia que nunca cheguei a ver nem onde existia.
Comecei a fazer serviço no Paço como official às ordens de El-Rei. Fazíamos serviço às semanas entrando no sabbado antes do Almoço. Entrei a primeira vez de serviço com o general António de Campos que tambem se estreou n'esse dia. Recebiamos a visitas e acompanhavamos o Rei nos passeios e ás visitas ao theatro. Faziam parte da casa civil de El-Rei o Mordomo Mor Conde de Ficalho, Estribeiro Mor Duque de Loulé, camaristas Marques d'Abrito, Conde de Villa Nova da Barreira (Pedro Arcos) e Marques de Fronteira e da casa civil da Rainha os veadores Conde de Sabugosa, Conde da Ribeira e Conde de Figueiró. As damas Duqueza de Palmella, camareira Mor e damas camaristas Condessa de Sabugosa, Condessa de Seisal (Mariquita) e Condessa de Figueiró (Pepita). Esta

Regata de amadores (Corinthian Race) Cascaes 8 outubro 1893

ultima foi uma das mais bonitas raparigas da Sociedade e exerceu grande influencia sobre a Rainha e não era um bom elemento na corte. Da casa Militar de El-Rei D. Carlos faziam parte o general Queiroz, o general Antonio de Campos, Capitães Tenentes Roberto Ivens e Fernando de Serpa, Major Charters d'Azevedo, almorante Pinha, capitão de artilheria José Lobo, capitão de estado Maior Guerreiro e eu. Era Chefe da casa Militar o alm.te José Baptista d'Andrade, bravo marinheiro mas mau diplomata e secretario particular de El-Rei o Conde de Arnoso (Bernardo Pindella). Faziam serviço no Paço os medicos Feyão, Lencastre e Barros da Fonseca. 28 de junho de 1893 – Fomos a Setubal no yacht Amelia o primeiro d'uma serie de yachts a vapor que teve El-Rei D. Carlos. Largamos da

CAÇANDO A ESCOTA

boia em frente do estaleiro das galeotas pela 1.30 da tarde. Iam abordo El-Rei D. Carlos, o Ministro da Marinha Neves Ferreira Roberto Ivens, Fernando de Serpa, Marques d'Abrito e Bernardo Pindella. Fora da barra estava vento noroeste regular que fazia o navio dar balanço. A' nossa chegada a Setubal eramos esperados por vapores, barcos de velas, auctoridades, etc.

29 de Junho - Ficamos fundeados em Setubal onde tambem se encontravam o pathabote Lia e a chalupa do sr. Infante D. Affonso.

A familia real ia no verão para o Castello da Pena em Cintra onde a Rainha gostava muito de estar e o Rei pouco. A vista e o parque da Pena são bonitos mas é um ponto de difficil accesso e por isso os homens que tem que fazer na vida ou em Lisboa acham incommodo viver ali. No verão o Rei passava parte do tempo abordo do yacht. Nos fins de setembro ia a familia real habitar a Cidadella de Cascaes

LISBOA A CASCAES
B 067

8 de outubro de 1893

Realisou-se n'este dia em Cascaes uma regata de vela por amadores — Corinthian Race — em que correram o pathabote Lia pertencente a El-Rei, o caiquê Mona do sr H. Moser, a chalupa Vega de José Ribeiro da Cunha e "Helena" e Gme Lane. Os tripulantes do Lia eram: El-Rei D. Carlos, almirante Pinha Roberto Ivens, Fernando de Serpa, eu, Macedo e Couto, Ivens Ferraz, Marquez do Fayal, Francisco Figueira, Duarte Pinto Coelho, Filippe de Vilhena e Fernando Atalaya. Combinou-se não usar gaff-tops para evitar ter de subir aos mastros, etc. A regata era de tres voltas a balisas collocadas em Cascaes, na Ponta da Rana e ao mar de Cascaes na direcção da cabeça do Pato. No dia da regata soprou noroeste fresco que se por um lado era bom para nós por ser o nosso barco maior; por outro evitava que depois de voltar as balisas conseguissemos caçar o panno como devia ser. É difficil a gente que não está habituada e não tem as mãos calejadas

alar um calo como deve ser. Apesar d'isso com facilidade passamos adiante dos outros barcos e chegamos adiante. Não chegamos porem com bastante avanço para compensar o partido de Tempo que levamos à "Vega", a qual ganhou a corrida. Governava a "Vega" José Ribeiro da Cunha e era um dos tripulantes meu cunhado Guilherme. El-Rei D. Carlos offereceu a cada um dos tripulantes do seu barco um alfinete de gravata com uma corôa e o nome do "Lia". A' noite houve distribuição de premios no Sporting Club de Cascaes.

8 de dezembro - Fomos a Cascaes no yacht "Amelia" visitar Sua Magestade A Rainha Maria Pia e o Infante D. Affonso que estavam no Estoril. Iam abordo o Rei a Rainha, o Conde de Paris, sogro de El-Rei, Marquez de Lasterie Doutor Recamier, Condessa de Seisal e Conde de Sabugosa. Com um dia lindo partimos de Lisboa às 2-40'. Voltamos de Cascaes às 5h e chegamos a Lisboa as 7h.

Passeio ao Alfeite

11 de fevereiro 1894 – As 10.30 saímos do Paço das Necessidades com os Reis e Princepes, Condessa de Sabugosa Duqueza de Luynes, Isabel Ponte. Condes da Ribeira e de Villa Nova da Cerveira Bernardo Pindela e Dr. Pinto Coelho.

No Caes do Sodré embarcamos no Lusitano e seguimos para o Alfeite com muito nevoeiro Íamos esbarrando com o couraçado Vasco da Gama. Depois de reconhecer o Pontal de Cacilhas seguimos para o Alfeite onde nos aproximamos

de terra até encalhar. Era baixamar. Arriou se a carne para ver para que lado ficava o Caes Por meio de alguns tiros de espingarda e sonde-se a direcção do desembarque. Passamos para um bote e depois para outro mais pequeno, d'ahi para uma cadeira ri uma padiola e

finalmente chegamos ao Caes do Alfeite

Almoçamos no Alfeite e as 4.30 regressamos a Lisboa com um dia lindo e optimas condições

De Cascais a Lisboa com S. M. A. Rainha

Estavam Suas Magestades passando o verão em Cascais e eu de serviço no dia 3 de outubro de 1894 Depois de jantar A Rainha pedia a El Rei o yacht Amelia para a levar no dia seguinte a Lisboa. El Rei dizia que o mar estava mau e que seria perigoso o embarque na praia Fui chamado para dar a minha opinião e respondi que com cuidado me parecia possivel o embarque sem risco na praia. Ficou então resolvido que a Rainha no dia seguinte embarcasse o que felizmente se realisou em boas condições. Sem novidade fizemos a viagem ate Belem onde A Rainha desembarcou. Fiquei muito satisfeito por isso que se acontecesse qualquer coisa por occasião do embarque ser-me-ia atribuida a responsabilidade

EMBARQUE NA PRAIA

4 de Outubro 1894

ESCALER DO "LIA"

BALIEIRA DO "AMELIA"

O escaler do "Lia" andava muito bem. Tinha uma quilha de arriar (center board)

"REGINA" 1 OUTUBRO 1894

AO MAR DA ROCA
5 OUTUBRO 1894

"LIA"

No "Amelia" ao mar da Roca procedendo a estudos oceanograficos.

Caçada em Mafra

12 a 15 de dezembro 1894 - Fui com El Rei e outros convidados caçar a Mafra. A tapada é bonita e tinha bastante caça grossa. O Palacio muito grande como todos sabem mas incomfortavel e mal mobilado

23 de janeiro de 1895 - Durante a ausencia de Bernardo Pindella que esteve até 18 de março a fazer trabalhos para major de engenharia, desempenhei o lugar de Secretario Particular de El-Rei D. Carlos n'esta epocha o secretario tinha bastante que fazer por isso que alem de cartas, pedidos, etc recebia uma copia de cada telegrama vindo dos ministros no Estrangeiros Governadores civis etc. O Secretario tinha direito a almoçar ou jantar à meza do Rei quando queria e a uma gratificação de 20 mil reis por mes que nunca recebi.

Caçadas em Villa Viçosa - 18 a 23 de fevereiro

TUTTI FUTTI
CARRO ITALIANO

Partimos de Lisboa ás 11.15 da manhã e do Barreiro ao meio dia n'um expresso

PALACIO DE VILLA VIÇOSA

que nos levou até Extremoz tomamos o Caminho de Ferro. De Extremoz a Villa Viçosa fomos nuns carros italianos chamados Tutti Frutti puxados a tres parelhas, chegamos às 4ª a Extremoz e às 6ª a Villa Viçosa. Acompanhavam El-Rei: o Marques d'Alvito, General Queiroz, Antonio Costa Fernandes de Serpa, Moreira de Sá, João Caldeira general Antonio de Campos, Dr. Pinto Coelho Antonio de Lacerda Chaves d'Azevedo, D. Garcia Guerreiro, José Lobo e Antonio Paraty. Voltamos a Lisboa no dia 23 pelas 5 horas da tarde.

O Paço de Villa Viçosa ou Paço do Reguengo tal como actualmente existe é obra de muitas gerações. Foi em 1501 que o Duque D. Jayme, sobrinho e herdeiro de El-Rei D. Manuel lhe deu principio. É d'este tempo

tudo o que está da porta de ferro para o monte até ao primeiro andar, incluindo Capella, claustro e ilha para a qual se entra pela originalissima ponta dos nós em forma de M com tres nós sobre o vão. Segundo Frei Manoel Ballada sobre esta porta existia o conhecido mote da Casa de Bragança "depois de vós, nós". O duque D. Jayme principiou ainda a fachada principal. Continuada depois por seu filho D. Theodosio e pelo filho d'este D. João. Foi D. Theodosio II quem lhe deu todo o desenvolvimento. Por occasião da acclamação de D. João IV a vasta fronteria do Paço já se achava quasi toda revestida de marmores de Monte Claro, compondo-se por assim dizer de tres galerias: a do rez do chão de ordem dorica, a do andar nobre de ordem jonica e a ultima corinthia. Dissemos quasi toda por parecer fora de duvida ter sido a ultima acabada por El-Rei D. João V que interiormente fez grandes obras, principalmente de pinturas, reformando tambem a capella a torre, as cosinhas, cavallariças, celleiros e mais dependencias. D. José / acabou as obras

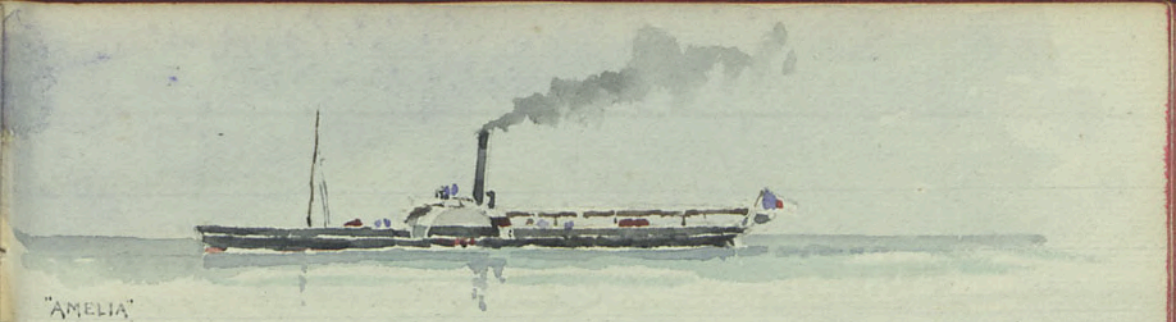
planeadas por seu pae, levantando dois andares à parte do Paço velho, que se dobra em angulo recto sobre a fachada principal e dá para o jardim do bosque das damas. O jardim olha por janellas abertas no muro para o terreiro do Paço. Este jardim estende se até à chamada casa de Lisboa, esquina do Terreiro, que tem este nome por dizer a tradição ter sido á janella rasgada, aberta para a porta do nó que a duqueza D. Luiza Francisca de Gusmão esperava o desejado mensageiro portador da boa nova de ter triumphado em Lisboa a conjuração de 1640 que lhe collocava sobre a cabeça altiva de hespanhola a corôa de Portugal. É magestosa a fachada do Paço com as suas vinte e tres janellas em corrente e por andar. ("Villa Viçosa" pelo Conde de Arnoso)

28 de fevereiro a 7 de março

Partimos de Lisboa no dia 28 de fevereiro pelas 11.h 15 da manhã, do Barreiro ao meio dia em expresso chegando a Villa Viçosa as 6 da tarde. Faziam parte da

comitiva que acompanhava o Rei a Rainha e os Princepes., Maria Francisca de Meneses Marques de Fronteira. Charters d'Azevedo e D. Lacerda. Quasi todas as tardes hiam para a Tapada caçar. Jantavam com Suas Magestades os officiaes do destacamento que vinha de Elvas fazer a guarda d'honra e tocava a banda. Depois de jantar, conversa ao pé dos grandes fogoes onde ardiam grossos troncos, jogo de bilhar e pela meia noite cama.

O "LIA" PASSANDO O "AMELIA"
3 MAIO 1895



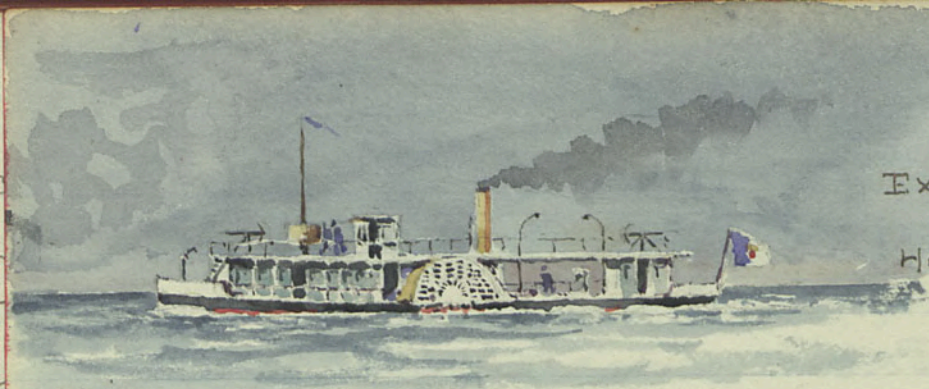
"AMELIA"

Passeio a Setubal

3 de Maio 1895 - Embarcamos no yacht "Amelia" El-Rei, A Rainha, o Infante D. Affonso, Conde de Sabugosa, Conde de Villa Nova da Barreira, Almirante Pinha, Antonio Costa, Luiz Soveral, Roberto Ivens e eu Saimos de Lisboa as 9h. dobramos o Espichel às 11h.45m e entramos em Setubal às 2h. O "Lia" que saiu de Lisboa depois de nós apanhou vento fresco e passou-nos adiante. Nesta epocha a navegação do yacht andava um pouco à matroca e pouco faltou para encalharmos na barra de Setubal. Estivemos fundeados em Troia até às 4h.30m.

Por causa da chuva não pudemos desembarcar senão às 4h.45m para ir para o comboyo.

Saindo de Setubal às 5h.12m chegamos ao Barreiro às 5h.50m e atravessando o rio no vapor D. Amelia desembarcamos em Lisboa pulas 6h.30m



EXPERIENCIA DO HONORIO BARRET VAPOR PARA A GUINE

HONORIO BARRETO

1 Maio de 1895 - Fui à Experiencia do vapor construido por Parry & Son no Ginjal para a Guiné. Durante 6 horas a velocidade media foi de 8 milhas. Na milha onde dio andamos 9' com 95 libras de pressão e 6' com 60. De Lisbôa fomos até ao Cabo Raso, d'ali a S. Julião, outra vez a Cabo Raso e Lisboa. Fizeram se tres tiros com cada uma das peças Hotchkiss de 47.mm Desligou se a roda de bombordo fazendo uma rotação com a de estibordo

A machina de dois cylindros inclinados è de alta pressão sem condensação A força indicada foi de 130 Cavallos

CORVETA "DUQUE DA TERCEIRA"
SAINDO DE LISBOA PARA OS AÇORES
1 MAIO 1895

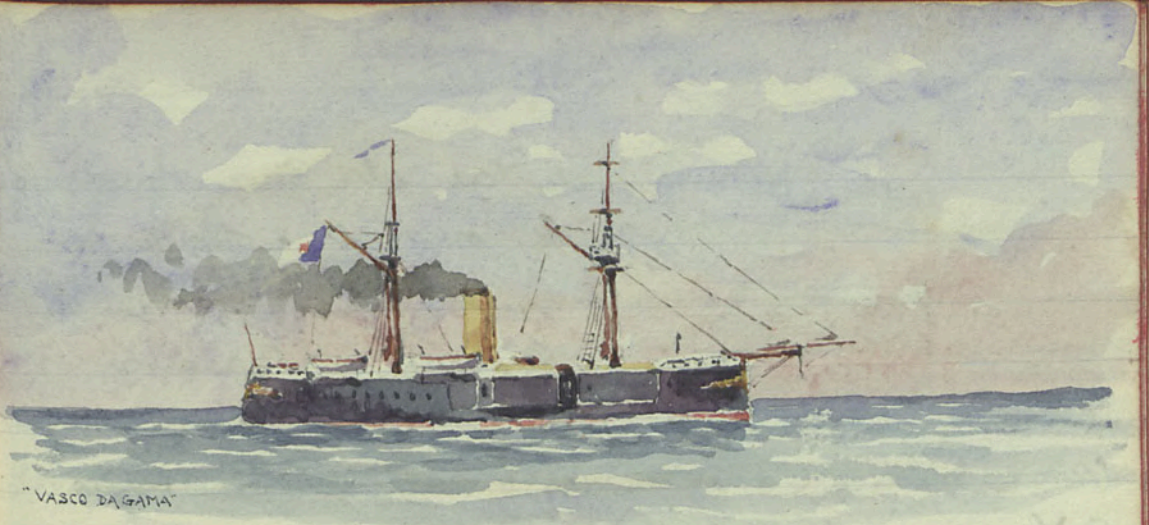
PASSEIO A VILLA FRANCA com EL-REI

13 de maio de 1895. Depois de assistir ao espectaculo no theatro D. Amelia embarcamos El-Rei o Marquez de Alvito e eu no Terreiro do Paço para bordo do yacht Amelia onde dormimos.

14 maio - As 5 horas da manhã começamos a navegar em direcção a Villa Franca onde chegamos às 7.^{h}30^{m}. Pelas 4^{h} suspendemos e fomos fundear perto da lezíria em frente de Alverca onde caçamos até às 6.½ hora a que regressamos a Villa Franca.

O CAES DE VILLA FRANCA

15 de Maio 1895 – Pelas 8 horas da manhã desembarcamos em frente de Villa Franca e seguimos pela estrada de Samora onde caçamos 3 codornizes. Voltamos para bordo ao meio dia. Suspendemos as 4ª e seguimos rio abaixo pelo sul do Monchão da Porca amarrando à boia em frente do Telheiro das Galeotas pouco depois das 6ª da tarde. Serviu-nos de pilôto n'esta navegação do rio um taberneiro que morava para os lados de Sª Apolonia. Parece incrivel que um rio como o Tejo não esteja balisado e não sirva como era natural para a maior parte dos transportes. Não existe um plano hydrographico e está peior do que os rios africanos.



"VASCO DA GAMA"

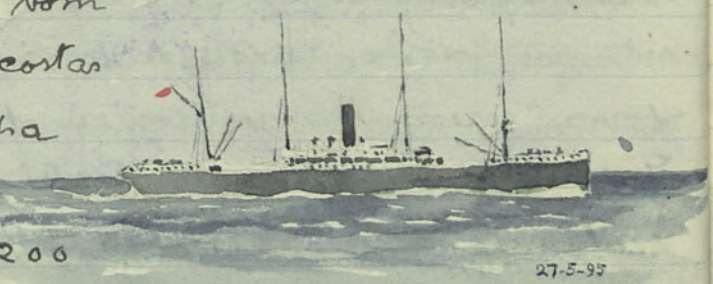
INAUGURAÇÃO DO CANAL DO BALTICO

N'esta epocha os officiaes ao serviço do Rei não estavam dispensados de tirocinio de embarque para serem promovidos ao posto immediato Faltando me tirocinio tratei de embarcar e sabendo que o "Vasco da Gama" ia partir para as festas da inauguração do Canal do Baltico ao mar do Norte, pedi ao então ministro da Marinha Ferreira d'Almeida para embarcar n'aquelle navio No dia 20 de Maio apresentei-me abordo do "Vasco da Gama de que era comandante J. Ferreira do Amaral meu antigo comandante na "Duque

"SABOIA"
CASCAES

de Palmella. Era immediato Carlos Schultz e officiaes de guarnição: Polycarpo de Azevedo, su, Bacellar. Luiz Estrella e Constantino Lima. Medico Lopes do Rio Machinista Brandão

O Vasco da Gama era uma corveta couraçada construida em 1876 pela casa Thames Iron Works em Londres e um bom typo de guarda costas para a sua epocha Deslocava 2422 toneladas, tinha 200 pés de comprido e 40 de boca. Era protegido por uma cinta couraçada com 9 polegadas de espessura de ferro e a casa matta a meio tinha couraça de 10". O armamento compunha se de duas peças Krupp de 26c e 18 Toneladas no reducto e uma peça Krupp de 15c a ré debaixo do Tombadilho Tinha mais duas peças de 65 millimetros e 2 metralhadoras Nordenfelt.



27-5-95

A velocidade maxima
dada por duas machinas
era de 13,2 milhas por
hora. Os paioes de carvão
N.M.
comportavam 300 Toneladas. O custo do navio
foi de £103.800. fora a artilheria, ao todo uns
600 contos o que em 1876
era considerado muito
dinheiro. No meu ver,
sem motivo, fez-se guerra
ao Governo pela acquisição
d'este navio a quem deram a alcunha de Gympaes

28 MAIO 1895

25 de Maio 1895 - Recolheram os officiaes abordo
às 11 horas da noite. Accenderam tres das 4
caldeiras que o navio tinha
26 Maio - As 10.30 da manhã largamos
da boia com optimo Tempo
Depois de passarmos Belem
começou a arriar-se o
apparelho para não
offerecer resistencia
ao vento. Na barra
encontramos o vapor

BARCO DE PESCA
BREST

"ABERERACH"

"Cabo Verde" da Empreza Nacional e em bascas entava fundeado o yacht Real italiano Saboya". Largamos o piloto ao meio dia. Vento norte acalmando para a noite. Viamos muitos vapores.

27-Maio 1895 - Lat. 41°54' Long 9°26' Corrente 19' por 24° SE. De madrugada terra à vista por estibordo. Fiz o quarto da meia noite às 4. Começou a amanhecer as 3h. Velocidade pela barca 9 milhas por observ. 8.4 As 6 horas da tarde marcou-se pelo través de estibordo o farol de Finisterre a 9 milhas. O mar está (29 MAIO) mais plano e o navio anda junto de 10'.

28 Maio - Ceu limpo. Vento leste regular. Mar de pequena vaga Lat. 44°49' Long 7°39' Corte 22' por 35° SE

29-Maio - Pela manhã vemos muitos barcos pescando. Mettemos abordo um pescador para servir de pratico. Pelas 11 horas avistamos a leste o farol de La Seine e navegamos a demandar o Cabo St. Mathieu. Passaram por nós os cruzadores Duchesne e "Tourville" com um contra-almirante abordo

"DUPUY DE LOME"

Quando entravamos no porto estava um dos fortes fazendo exercicios de tiro sobre um alvo rebocado. Do rebocador que rebocava o alvo passou para nosso bordo um piloto. Como o forte não parasse o tiro e continuasse a atirar por cima de nós o Comandante voltou-se para o piloto e disse-lhe "Il paraît que ces messieurs n'ont pas été élevés à Paris". Pelas 3.30 amarramos a uma boia em Brest. Estavam no porto os navios de guerra francezes "Hoche" Latouche Treville "Vabmy" "Dupuy de Lome" "Surcouf" "Borda" (escola) etc. Brest e Toulon são os dois principaes portos militares e arsenaes francezes. Fui mandado a terra tratar de arranjar carvão. O pequeno raio de acção do Vasco da Gama tornava necessario meter carvão em todos os portos. Em Brest o carvão Cardiff posto nos paióes custou á razão de 28 francos a tonelada. Quando entramos no porto saudamos a terra e ao almirante Menard embarcado no "Hoche"

ESCOLAS DE MOÇOS
BREST 30 MAIO 1895

30 Maio – Esteve abordo o Consul. Vieram embarcações com o carvão que se esteve mettendo até as 3h30 da manhã. Vieram abordo os comandantes dos differentes navios. Durante a nossa estada em Brest demos ao todo 72 tiros. As 4h15 fui passear a terra com o Polycarpo. Jantamos e as 11h voltamos para bordo. Durante o dia andaram as escolas de moços fazendo exercicio à vela manobrando muito bem.

PARA TERRA

31 Maio – Tempo encoberto. aguaceiros do sudoeste. Pelas 5h45 da manhã estando o piloto abordo começamos a navegar saindo do porto. A chalupa do piloto veio a reboque a estibordo. Contornamos o Cabo St. Mathieu e pelas 9h largamos o prático à vista do farol no fim

RECOLHIDOS DA CHUVA

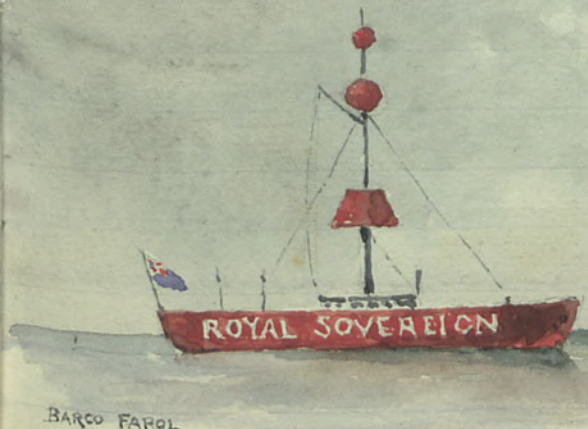
SAINDO DO CANAL DU FOUR
1124 milhas
30 MAIO

do Canal du Four. Encontramos alguns vapores navegando em rumo opposto. Ao pratico pagamos 47 francos. As 9.30 largamos panno que se fernou as 4h da tarde. As 11 horas da noite avistavam-se os dois faroes de Portland

1 Junho 1895 - Bom tempo

As 0.15 avistou-se um farol de relampagos de 10 segundos e á 1.40 o de S.ta Catharina a 3 milhas

Içou-se o signal do navio G Q F T e a bandeira. Continuamos a navegar com terra á vista por bombordo e vendo muitos navios e vapores. Vimos saindo da ilha de Wight por leste um vapor da "Union" que içou bandeira e cumprimentou. Continuamos a navegar ao longo da costa em direcção a Dover avistando muitos navios



BARCO FAROL

"NETHERLANDS"
DE SHEERNESS PARA FLUSHING

Pelas 2 horas em Dungeness metteram um dos praticos que estavam n'um vapor de Pilotos. Começou a chover e a soprar vento bonançoso de oeste. As 5 horas chegamos a Dover fundeando primeiro a Leste do quebramar. Como o pratico fosse de opinião que era arriscado atracar as malhe para metter carvão por causa do enviscamento fui a terra dizer ao consul que visto não se arranjar uma embarcação para o carvão partiriamos sem elle.

As 6.30 largamos para Sheerness indo fundear às 10.50 no Princes Channel marcando o barco farol Tongue a WSW à 1 milha. 2 de Junho. Suspendemos as 4 horas da manhã e amarramos a uma boia em Sheerness às 8. Salvamos à terra com 21 tiros salva que só as 10.30 foi agradecida pelo navio almirante "Sans Pareil" por isso que segundo disseram as peças do forte tinham sido emprestadas aos voluntarios!

THAMES BARGE

AO MAR DE HARWICH
BARCOS DE PESCA DE LEIGH

Saluramos em seguida as almiranta que immediatamente retribuiu. Foi o Comandante a terra cumprimentar o almiranta. Recebi um telegramma de meu Pae que estava em Tunbrig de Wells. Pagamos ao pilloto £13. 3 de junho - Começamos as 7.30 a metter carvão d'um vapor fainha que durou ate as 9 da noite para metter 80 toneladas. Não se poude metter agua por não haver no Arsenal barca disponivel. De tarde fui a terra mas demorei-me pouco por causa da chuva. Fui abordo do Sans Pareil e a terra visitar o almiranta

4 de junho. As 5 da manhã estando o pratico abordo largamos da boia e começamos a sair do Tamisa para o Mar do Norte. As 10 largamos o pratico a quem pagamos £11. Por vezes encontramos

BARCO DE PILOTOS

NEVOEIRO
4 JUNHO

nevoeiro denso que nos obrigava a andar devagar e apitar
Arriou se o apparelho

5 de junho 1895. Bom tempo Lat. 55°4,5 Long 5°1.3 Ceu limpo Vento NNE fresco Viram se varios vapores e navios de vela. Não chegou a escurecer.

BARCO DE PESCA
MAR DO NORTE
2ª DO MANHÃ

6 de junho. Lat. 57°48' Long 9°30 - Não escureceu. O sol não desceu mais de 11° abaixo do horisonte. A lua posto que cheia porco se elevou na passagem pelo meridiano. As 3 horas nasceu o sol por 50° NE magnetico. No quarto da meia noite às 4" vi 30 navios. Pouco depois do meio dia avistou se terra por estibordo. Passamos o farol de Skaw pelas 4 horas da tarde. Pouco depois mettemos o piloto Communicamos para o semaforico o nome do navio e dissemos para telegrafar para Lisboa que estava tudo bem abordo.

UM DOS 70000 NAVIOS QUE POR ANNO PASSAM A PONTA DE SKAW

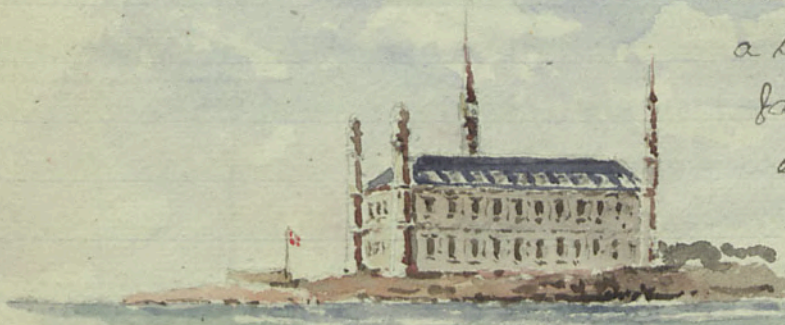
FAROL DE SKAW
PONTA NORTE DA DINAMARCA

BARCO PILOTO
FREDERIKS-HAVEN

O barco farol é pintado de vermelho tem uma cruz branca no costado e pro branco a letras pretas o nome.

BARCO FAROL DE SKAGEN

O barco de pilotos é de taboa trincada pintado de verde. Tem muita boca é cóbrado e tem proço. Dentro leva uma pequena embarcação na vela tem de alto a baixo uma facha vermelha e em letras pretas o nome do porto Frederiks-haven



CASTELLO DE KRONBORG NO SUND

"ELISABETA"
CRUZADOR ROUMAICO

7 de Junho 1895. Bom tempo. Continuamos a navegar para o estreito de Sund sob as indicações do pratico. As 4 da manhã tomamos o pratico para Kopenhague (Kjobenhavn) e navegando pelo estreito fundeamos pelas 7.30 fora do porto. Pouco depois tivemos auctorisação para entrar no porto o que fizemos. Salvamos à terra vieram officiaes dinamarquezes cumprimentar-nos. A cidade é quasi plana e o porto franco acabado de construir é muito importante. É o primeiro pais da Europa onde vou desconhecendo completamente a lingua.

TUSK - Carruagem com o Polycarpo

8 de Junho - Fui a terra com Polycarpo, comprei um plano da cidade e fomos ao Tivoli

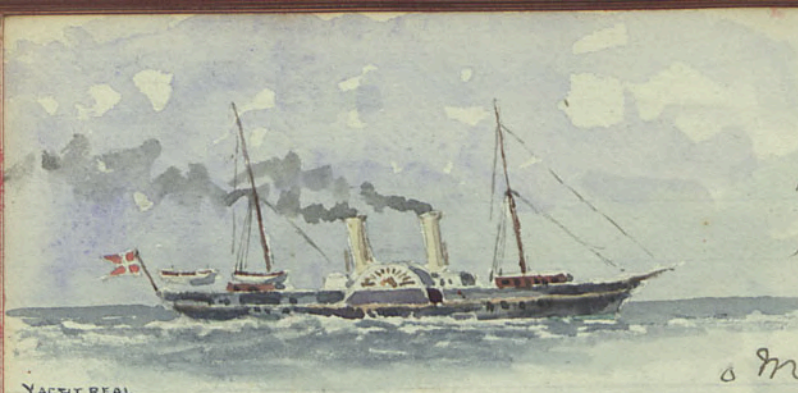
"S. FRANCISCO"
Kjobenhavn 11 junho

BARCO COSTEIRO
KJOBENHAVN 12 JUNHO

MOINHO SUECO DE 1806

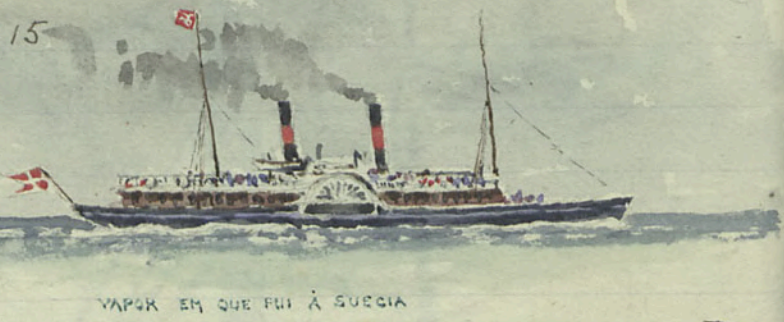
MALMÖO 11 JUNHO 1895

grande passeio onde existem cafés concertos theatros lojas de bebidas, musica etc Bom para estrangeiros 9 de Junho - As 4 horas fomos jantar com o Consul Ministro da Marinha etc De bordo eramos 14 Bom jantar no Hotel Phoenix e depois passeio de carruagem ao campo ao longo do Sund passando muitas casas de campo e uma feira Voltamos para bordo às 11 horas



YACHT REAL DINAMARCA

10 junho 1895 - Tornei banho no mar Vieram visitar-nos o Ministro da Marinha a quem salvamos com 17 tiros. Director do Arsenal 13 Vice almirante 15 General em chefe 15 Entraram os navios americanos "Columbia" S. Francisco e New York comandados por um contra-almirante. Salvas do estylo e visitas. Trabalho continuado toda a manhã. Jantamos com o Almirante e Ministro da Marinha em Sveaborg abovda do Sund depois de ter dado um grande passeio de carruagem. No jantar o Ministro fez um discurso em francez muito amavel no qual entre outras coisas



VAPOR EM QUE FUI À SUECIA

HELSINBORG
VAPOR EM QUE VIM DA SUECIA

disse que era com prazer que Vasco da Gama

ESCALER A VAPOR

quatrocentos annos depois de descobrir a India tinha descoberto Copenhague O "Vasco da Gama" foi creio eu effectivamente o primeiro navio de guerra portuguez que entrou no Baltico Regressamos abordo as 11ʰ.45ᵐ.

11 de Junho - Fui com o Polycarpo a Malmö, cidade sueca fronteira a Copenhague

"ATALANTA"

Partimos n'um vapor de rodas ás 11.15 chegamos ás 12.45. Demos um passeio na cidade e no campo estivemos n'um caffé. Saimos no vapor das 3ʰ e chegamos a Copenhague ás 4.30. Passeamos pelas ruas de Copenhague e fomos jantar ao Tivoli com um official dinamarguez. Já demos "n'este porto 241 livros

12 Junho - Fiquei todo o dia abordo os officiaes foram a um passeio e jantar com o vice consul

CETO E CETONIA
DE LORD YVEAGH

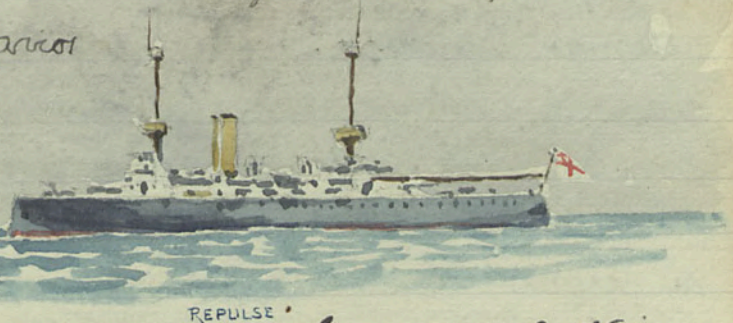
Saiu o yacht Real dinamarquez.
13 junho 1895 - Fomos à noite ao circo ver uma pantomima
14 junho - Fomos visitar o arsenal de Marinha
onde almoçamos com o contralmirante director
muito amavel e sympathico como a maioria
dos dinamarquezes a quem fallamos. O arsenal
muito limpo, tudo em ordem, bonita casa de ma-
chinas e espaçoso, o que não
admira visto a Marinha
ser hoje menos importante
do que já foi. De tarde
fiz visitas. Foi abordo o vice-
consul. Jantei à noite no hotel de
Inglaterra com o 2° tenente L. Moltke. Fomos depois
ao Café Concerto e ao Tivoli
15 junho - Entrou o yacht americano Atalanta
Estive abordo o Ministro de França. Passou
fóra do porto o yacht Real. Salvamos com 21
tiros. Demos um jantar a differentes auctori-

FAROL DE NORTH ROSE
16 JUNHO 1895

BLENHEIM

dades. Os menus foram mandados imprimir com um desenho meu. No centro da mesa collocamos um grande bloco de gelo com uma lampada electrica dentro que fazia bonito effeito. 16 de Junho 1895. Começamos a suspender ao meio dia mas só pudemos partir ás 2½ por causa do ferro que o immediato não sabe suspender como deve ser.

17 de Junho. Pelas 5h da manhã passamos pela esquadra italiana, que estava fundeada composta de 7 navios e ás 6.30 pela ingleza composta de egual numero. Fundeamos perto do barco farol. Veio um official allemão abordo do aviso Pfeil e pouco depois entramos no porto de Kiel. Salvamos aos allemães, suecos, americanos, austriacos, inglezes, dinamarquezes, francezes



REPULSE

"AUGUSTA VICTORIA"
VAPOR EM QUE ATRAVESSEI O CANAL

e russos. Demos 161 tiros Fomos a um Garden party em casa do Principe Henrique irmão do Imperador onde estavam muitos officiaes de differentes nações e senhoras. A nossa chegada amarramos à boia que nos era destinada. Algumas boas tinham ligação telefonica com a terra. Foram nos entregues uns programmas das festas contendo a descripção do canal, regulamentos do porto, em allemão, francez e inglez, disposições para embarque e desembarque, visitas cumprimentos &c. Em vez dos differentes commandantes serem recebidos abordo dos seus navios foi resolvido que se reunissem as 10 horas da manhã do dia 19 abordo do navio allemão "Mars" que ostentava a bandeira de admiral em chefe e ali se trocassem os respectivos cumprimentos Para os dinamarquezes, norueguezes, portuguezes, russos suecos e hespanhoes foi destinado o caes denominado Nord. Qua

"AUGUSTA VICTORIA"
PASSANDO A PONTE DE LEVENSAU
20 JUNHO 1895

Navios de Guerra em Kiel

Americanos – Contralmirante Kirkland – "S. Francisco" (366 homens) New York (490) Columbia (459) "marblehead" (185)

Dinamarqueses – Capitão de mare guerra N. H. Gad "Geyser (155) Hecla (155) Torped: Havkesten (15) Nakkvalen (15) Sölöven (15) Storen (15)

Allemanha – yacht "Hohenzollern (367) Almirante em chefe Knorr "no "Mars" (697) Esquadra de manobra Almirante Koester: Kurfurst Friedrich Wilhelm (556) Brandenburg (556) Worth (556) Weissenburg (556) Jagd (140) Baden (361) Bayern (377) Sachsen (377) Wurttemberg (377) "Iltis" (134) torped. Blitz (134) D. 5 (45) S. 50 (16) S. 51 (16) S. 53 (16) S. 54 (16) S. 55 (16) D 4 (45) S. 35 (16) S. 36 (16) S. 38 (16) S. 39 (16) S. 40 (16) S. 71 (16) – Chefe da esquadra do Baltico vice almirante von Reiche "Blucher" (400) Esquadra de reserva contralmirante Oldekop Hildebrand (266) Hagen (266) Heimdall (266) Frithjof (266) Navios escolas contralmirante von Diedrichs Stein (446) Stosch (446) Moltke (461) Gneisenau (461) – Kaiserin Augusta (418) Gefion (302) Kaiseradler (150) Meteor (115) Grille (74) Paquetes ao serviço da Marinha. Kaiser Wilhelm II. Augusta Victoria. Columbia, Triave. Rhaetia Paquetes servindo de hotel Habsburg Danzig Suevia, Rugia. Cobra

"COLUMBIA"

Inglaterra - Vice almirante Lord Walter Kerr. Osborne (145 Royal Sovereign (713) Empress of India (713) Resolution (713 Repulse (713) Benbow (563) Bellona (160) Speedy (64) Enchantress (80)

França Contralmirante Menard. "Hoche" (606) Dupuy de Lome" (525) Surcouf (209)

Italia almirante Duque de Genova - Savoia (220) Rè Umberto (664) Andria Doria (506) Stromboli (316) Aretusa (105) Sardigna (673) Ruggiero di Lauria (1768 Etruria (246) Partenope (107)

Hollanda - Capitão de mar e guerra van Wanning Atjeh (301) Alkmaar (112)

Austria - Contralmirante principe Karl Stephan. "Kaiserin maria Theresia (415) Kaiser Fras Josef I (367) Kaiserin Elisabeth (367) Trabant (78)

Portugal - Capitão de mar e guerra Ferreira do Amaral Vasco da Gama

Roumania - Elisabeta (250) Mircea (150)

Russia - Contralmirante Skrydlow Imperator Alexandre II (604) Rebik (524) Grosyaschtschi (177)

Suecia e Noruega - Contralmirante A.F.H. de Klinteberg "Gota" (196) Thule (196) Edda (75) Viking (87) Sleipner (140)

Hespanha Contralmirante D. Jozé maria Heras Pelayo (584) Infanta Maria Teresa (484) Marques de la Ensenada

Turquia - Fewaid (150)

BARCO HOLLANDEZ KIEL

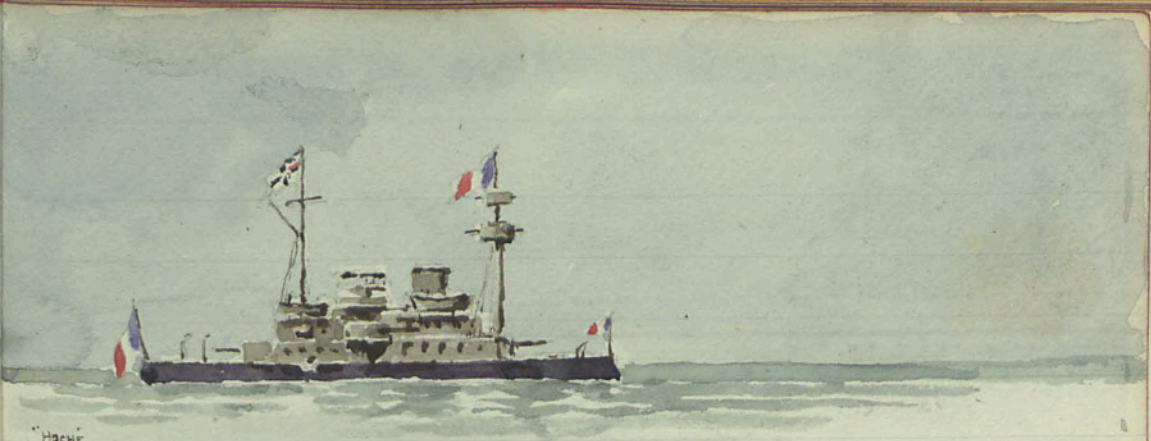
REVISTA NAVAL
21 JUNHO

O IMPERADOR GUILHERME PASSANDO REVISTA AS ESQUADRAS A BORDO DO SEU YACHT "HOHENZOLLERN"

como se vê era grande o numero de praças de marinhagem por isso as licenças a terra foram distribuidas da maneira seguinte 17 Junho dinamarquezes inglezes, norueguezes e suecos. 18 Junho italianos. hollandezes. portuguezes e russos. 19 de junho. americanos. francezes, austriacos, rumaicos hespanhoes. turcos. E assim successivamente
As licenças eram até as 10h para as praças e até as 11h para os officiaes inferiores Havendo grande numero de licenças em terra pediase para enviarem officiaes acompanhal-os a terra e a bordo e para ter rondas em terra. Apesar d'isto assisti com o Polycarpo a uma desordem entre inglezes bebedos e allemães, tendo de nos refugiar n'uma escada. Com os nossos não houve razão de queixa

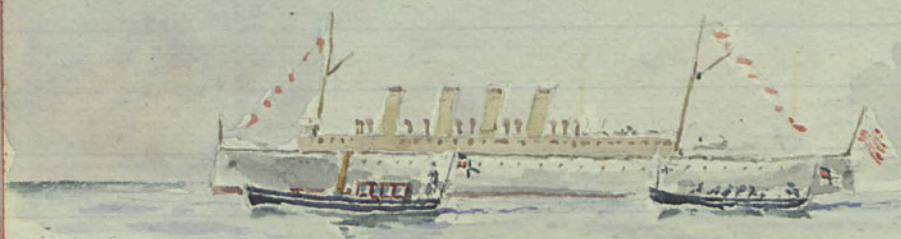
EDIFICIO EM FORMA DE NAVIO CONSTRUIDO JUNTO A ENTRADA DO CANAL ONDE FOI DADO PELO IMPERADOR UM JANTAR A 1043 PESSOAS

18 de Junho 1895 - Realisou-se n'este dia a visita à cidade de Hamburgo d'onde deviamos partir para a inauguração do Canal, a festa mais comprida a que tenho assistido pois estive perto de 40 horas de grande uniforme. As 10h da manhã largamos de bordo para a estação do Caminho de ferro de Kiel d'onde partimos para Hamburgo às 11h 15. Chegamos ali pelas 11h 45m e fomos n'uma carruagem para o Hotel de Europa, onde como em toda a parte tudo era de graça. Gostei muito da cidade com as suas ruas largas bem tratadas e com bons edi-



"Hoche"
Almirante Francez

ficios e os dois lagos Alsters no meio da cidade
onde de dia e de noite navegam pequenos vapores
Estive com o nosso Ministro Vicente Pondella e com
o consul Vanzeller. As 8ª da noite tomos n'uma
lancha electrica para a ilha construida no meio
do Alster onde havia musica, fogos de artificio
e coia. A respeito d'esta ilha contava se a seguinte
historia. O Imperador por motivos politicos nun-
ca tinha ido a Hamburgo e quando lhe per-
guntaram onde se devia realisar a festa respon-
deu que na ilha que havia no Alster. Para
o Imperador não ficar mal collocado man-
dou se construir no lago a ilha sobre estacaria.
Vimos na ilha o Imperador pela primeira
vez. As 10h 30ª saimos da ilha para a estação
do caminho de ferro que nos conduzia
até Bruunsbuttel, entrada do canal do lado
do Elbe onde chegamos às 2h da manhã



O IMPERADOR NO SEU ESCALER

do dia 20 de junho embarcando em seguida no paquete Augusta Victoria que nos devia conduzir atravez do Canal. Seguiam abordo d'este vapor os Ministros, Corpo diplomatico, officiaes de marinha que não atravessavam o Canal etc. O Augusta Victoria era n'esta epocha um dos mais velozes vapores que faziam a travessia da America tendo atravessado de "Southampton" para New York em 6 dias 21 horas e 45 minutos. Construido em 1889 nos estaleiros Vulcan perto de Stettin, media 7650 Toneladas, 141 metros de comprido e 17 de boca. As camaras eram d'um luxo bastante pesado proprio para o gosto dos americanos. Foi servida abordo uma ceia. O nosso Ministro

"SAVOIA"

KAISER WILHELM II

Vapor da Norddeutscher Lloyd que no dia da inauguração do Canal conduziu os Principes allemães e encalhou fasendo demorar o trajecto uma 3 horas do que resultou alteração do programma

deu ao constructor naval Marcellos Ferraz seu amigo o bilhete do camarote que devia ser para mim de modo que não tive onde me deitar um bocado

As 6.30 da manhã entramos no canal. Na marcha atraves do canal ia na frente o yacht Hohenzollern com o Imperador seguindo se o Kaiseradler com os Principes allemães, o Kaiser Wilhelm II com mais Principes allemães o Lehnahn com o Principe Herdeiro de Oldenburgo o "Osborn" com o duque de York o "Saboya" com o duque de Genova o "Trabant" com o archiduque Stephan, o Augusta Victoria com diplomatas o "Trave", Rugia e Columbia, com deputados, o "Grille" com o almirante Knorr, o Enchanteress com o Vice almirante Lord Kerr, o Arethusa com o almirante Accini, o "Surcouf" com

o almirante Menard, o Grossjaschtschi com o almirante Skrydloff, o Marques de la Ensenada, com o almirante de Espenosa o Edda com o almirante Klintberg, o Marblehead com o almirante Kirkland, o Mercia com o cap. de mar e guerra Mrseanu o Hekla com o cap. m. g. Gad e o Alkmar com o cap. m. g van Woenig

O canal do Baltico destinado a ligar este mar ao mar do norte é destinado não só a encurtar o caminho para os portos da Russia, allemanha Suecia etc mas tem um grande valor estrategico para as esquadras allemãs que por meio do canal se podem reunir sem dar a volta à Dinamarca e passar pelos estreitos e costas inimigas. Foi começado em 3 de junho de 1887 tendo gasto 8 annos a construir como estava projectado.

O canal começa no rio Elbe em Brunsbuttel onde existem eclusas

GRUPO DE TORPEDEIROS PREPARANDO-SE PARA SAIR PARA AS MANOBRAS 22 JUNHO

para serem fechadas durante a maior parte da maré de enchente. As eclusas de Braunsbuttel são duplas podendo n'ellas entrar navios até 150 metros de comprido e 25 de boca. As eclusas que existem no outro extremo do canal junto a Kiel só teem de servir uns 25 dias por anno devido à constancia do nivel no Baltico

EMBARCAÇÕES DE KIEL 22 JUNHO

O comprimento do Canal é de 98,65 Kilometros. Os primeiros 20 Kilometros são terrenos baixos e pantanosos, mais além o terreno começa a elevar-se attingindo 24 metros na divisoria das aguas do Elbe e do Eider. A profundidade do canal é de 9 metros e a largura de 22. De 12 em 12 Kilometros existem gares

VAPORES CHEIOS DE GENTE A VER AS ESQUADRAS

onde os navios podem acostar à margem para outros passarem. As contrarias do Canal de Suez as margens estão cobertas de verdura e em alguns pontos atravessam as povoações importantes As pontes mais importantes por debaixo das quaes passam os navios são as de Gruementhal e Levensau. Os taboleiros estão 42 metros acima do nivel do canal. o vão da primeira é de 156.5 m e o da segunda de 163.4 Quando os navios se approximam da ponte faz o effeito que os mastros não vão poder passar por debaixo. O custo do canal foi de 7.800.000 libras Durante a passagem dos navios as margens perto das povoações estavam apinhadas de povo que agitava lenços, bandeiras, etc. Em alguns pontos houve grande enthusiasmo sobretudo em Rendsburg. Por vezes forças militares formavam na margem em continencia e forças de cavallaria acompanhavam os navios durante algum tempo.

O Hohenzollern chegou a Kiel antes das 3 h mas

A IDA PARA A FESTA
DADA PELO NAVIO ALLEMÃO "HILDEBRAND" ÁS GUARNIÇÕES DO VASCO DA GAMA - NEW YORK E BLENHEIM
22 JUNHO

nós só as 5ª por ter estado encalhado na nossa frente o Kaiser Wilhelm II, o que deu em resultado o não poder haver a recepção abordo do yacht como era do programma. Calculo que o Imperador devia ter ficado furioso. Á' chegada do "Hohenzollern" a Kiel Todos os navios salvaram. Á' noite houve um grande baile na Academia de Marinha onde estiveram, o Imperador, a Imperatriz, Princêpes e Princezas etc. ao todo 4.000 pessoas.
20 de junho - As 11ª da manhã foi o Imperador collocar a primeira pedra do monumento comemorativo da construcção do canal do Baltico
21 de junho -
As 3ª da tarde o Imperador a bordo do Hohenzollern passou revista ás esquadras

AVISO GRILLE

LANCHA SUECA

LANCHA AUSTRIACA

Era imponente o aspecto do porto. As guarnições de azul e branco os officiaes de grande uniforme no nosso navio gente nas vergas. Fizemos a gaffe de não ferrar os toldos. Depois de passar entre os navios o Imperador foi abordo do navio almirante inglez, unico que visitou por ser almirante honorario. A' noite realisou-se o jantar no edificio em forma de navio, onde estavam 1.042 pessoas. Falou o Imperador. As mesas dos officiaes eram presididas por capitães de mar e guerra. Eu não fui a este jantar. Foi o Tolycarpo que me trouxe uma das medalhas de bronze comemorativas da inauguração. Depois do escurecer começaram as illuminações dos navios e os fogos de vista. Distinguiam-se os navios inglezes, italianos e americanos.

LANCHA INGLEZA

LANCHA ALLEMÃ

22 Junho 1895. As 7h da manhã saiu a esquadra allemã para fazer exercicios em presença do Imperador. Embandeiramos nos topes. Seguiram a esquadra muitos paquetes e vapores cheios de gente, yachts de vapor. etc. Os de vela só mais tarde poderam largar do porto por falta de vento. A' noite houve um jantar dado pelo Principe Henrique aos Commandantes dos navios. De tarde e à noite houve um "entertainment" offerecido pelo "Hildebrand" aos marinheiros do Vasco da Gama "New York" e Blenheim"

23 de Junho. Visitei em terra Mme Roester mulher do almirante e irmã da nossa amiga de Lisboa Mme Wimmer. A' noite realisou-se o jantar dado pelo Comandante e officiaes do "Hildebrand" ao Comandante e oficiaes portuguezes. Amaveis muita cerveja e charutos. A cerveja muito

VAPORES COM GENTE QUE VEM VER AS ESQUADRAS

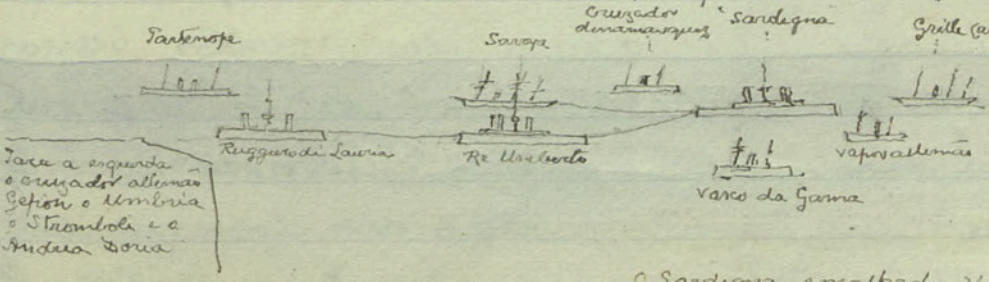
"HILDEBRAND"

boa mas não bebi muita por ni esta occasião me fazer mal. 24 de Junho. Fiz visitas em terra e à noite fomos ao café concerto Kaiser Kroner. 25 Junho - Offereceu o Comandante do "Vasco da Gama" um almoço ao Comandante e Imediato do "Hildebrand" navio encarregado de fazer as honras de Kiel ao navio português. Preparamos nos para sair. Meteram-se 113 toneladas de carvão 26 Junho. Pelas 4 horas da manhã saimos de Kiel com um tempo magnifico e seguimos em direcção ao Grand Belt. As 11h. 30m um pouco ao norte de Omö encontramos a esquadra italiana estando o "Sardegna" encalhado. A este navio estavam atracados uns batelões recebendo carga para o aliviar. e passados

SAINDO DE KIEL
26 JUNHO 4½ da manhã

O COURAÇADO ITALIANO "SARDEGNA" ENCALHADO NO GRAND BELT UM POUCO AO NORTE DA ILHA DE ÖMO NO DIA 26 DE JUNHO AS 11:30 DA MANHÃ

cabos de reboque para o "Savoya" e "Rè Umberto". O "Andrea Doria" tinha cabos passados para o "Rè Umberto". Estavam proximos, o cruzador allemão "Gefion" e um outro dinamarquez. Era ridiculo com o nosso insignificante navio offerecer auxilio por isso fizemos signal "pedindo ordens" - ao que o "Savoya" respondeu não ser preciso nada e desejar uma excellente viagem. O "Sardegna" estava já muito leve da proa, mas ainda encalhado e atravessado à corrente. Tambem se achavam perto do navio encalhado um rebocador allemão e outro pequeno vapor



O Sardigna encalhado 26-6-1895

VAPOR ATRAVESSANDO O GRAND BELT DE KORSÖR PARA NYBORG COM O COMBOIO A BORDO 26 JUNHO 1895

da mesma nacionalidade.

Faço idea do pouco agradavel que devia ter sido para os italianos o desfilar das differentes esquadras junto do seu navio encalhado. Fundiamos pelas 11h 30m da noite

27-Junho-Suspendemos pelas 3h da manhã

28 JUNHO 1895

As 8h 30m contornamos a ponta norte da Dinamarca "Skagen" onde fizemos para o semaforico os signaes seguintes - Vasco da Gama - communique - governo portuguez - Tudo bem - Avista muitos vapores, navios de vela e "trawlers" A navegação no mar do norte já de si complicada por causa dos muitos baixos navegação, correntes e nevoeiro, foi-o ainda mais para nós por isso que o commandante se quiz tambem desviar dos muitos "wrecks" indicados nas cartas. Não ha

BARCO PILOTO DA ENTRADA DO ELBE
KAPITÄN "KARGFANGER"

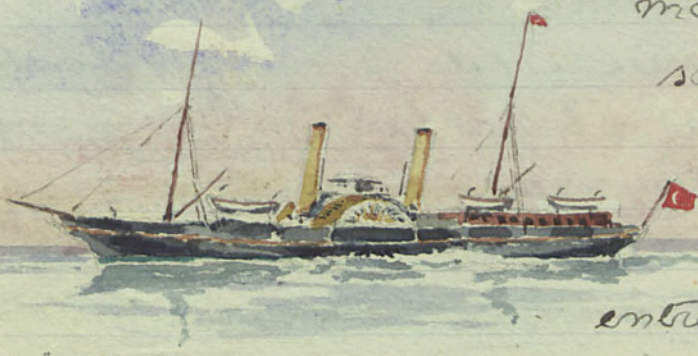
perigo nenhum em passar sobre elles. O que não convem é fundear n'esses sitios para não enrascar n'elles os ferros e as amarras.

28 de Junho - Calma e aragens. Pelas 5h 20 da manhã vio-se pelo travez de bombordo a 10 milhas o barco farol de Horn's reef. Avista muitos vapores, navios de vela e "traulers". Ao meio dia arrastamos a ilha de Helgoland e às 3h mettemos o piloto abordo, vindo no vapor que estava perto do barco farol "Elbe nº 1" Passou por nós o paquete "Normannia" n'esta epocha um dos mais velozes transatlanticos. As 5 horas da tarde fundeamos na foz do Elbe em Cuxhaven

NO ELBE 28 JUNHO

onde sahiamos à terra
Suspendemos às 6.30
e começámos a subir
o rio. Pelas 8 horas
passamos a entrada do canal
As 11h fundeamos a umas 20 milhas de Hamburgo. Os praticos do rio antigos officiaes da marinha mercante são muito habeis e merecem a maior confiança. Em Cuxhaven entrou abordo o nosso Consul em Hamburgo Francisco Van Zeller

"NORMANNIA"



NAVIO TURCO "FEWAID"
DESCENDO O ELBE DEPOIS DE ATRAVESSAR O CANAL
28 JUNHO

28 Junho - Suspendemos pelas 6h da manhã e continuando a navegar no Elbe fundeamos pelas 8.30m em frente de Hamburgo, junto a umas divisorias do porto franco.

30 de Junho - Em Hamburgo de serviço

VAPORES CARREGADOS DE CREANÇAS GRITANDO E AGITANDO LENÇOS

1 de Julho 1895 - Jantamos em casa do consul onde houve soirée e voltamos para bordo atravessando o lago Alster n'um pequeno vapor da carreira. Fui a um caffé com Polycarpo.

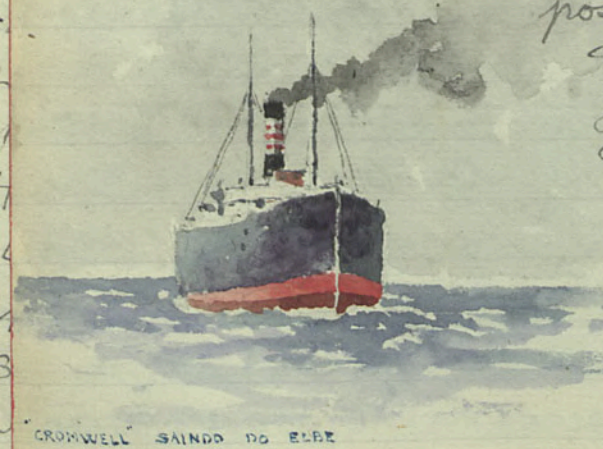
2 de Julho Houve um lunch abordo onde vieram umas quinze pessoas. Fomos aos caffés de St. Pauli onde se reunem muitos estrangeiros ouvindo musica e bebendo cerveja. São luxuosos e pittorescos.

3 de Julho. Pelas 11 horas da manhã largamos do porto com o auxilio d'um rebocador, que o comandante queria economisar mas não foi possivel por isso que a corrente do rio atirava o navio para cima dos postes que dividem o porto e servem de amarração.

HAMBURGO

Seguimos pelo rio abaixo. A 1h.45m fundeamos em frente de Brumsbuttel, entre duas boias para meter polvora, o que era bem necessario por isso que a polvora para as peças Krupp de bordo tinha perto de 20 annos de edade Deveria já ter perdido as suas qualidades balisticas e tendo-se tornado mais viva era perigoso o seu uso. Em resumo o "Vasco da Gama" andava com uma artilheria impossibilitada de fazer fogo

Tempo chuvoso. Largamos novamente às 6h. e descemos o rio até ao barco farol nº 4 onde fundeamos De noite Vento oeste fresco e chuva:



"CROMWELL" SAINDO DO ELBE

"NORMANNIA"
SAINDO DE CUXHAVEN PARA NEW YORK
4 JULHO AS 12

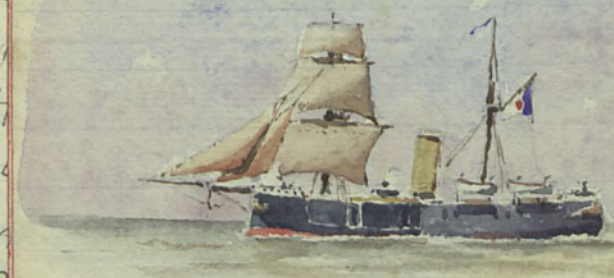
5 de julho - Navegamos ao longo da costa da Hollanda. Ao meio dia passamos a praia de banhos da moda Scheveningen perto da Haya, pouco depois arrestamos o barco farol de Maas, mettemos o pilotos da barra e entramos no canal para Rotterdam. Da entrada a Rotterdam são 18 milhas. Tres pilotos levaram nos até Rotterdam onde amarramos a boias de popa e proa. Rotterdam está situada na margem direita do rio Maas perto da sua affluencia com o Rotte que deu origem ao nome da cidade. É o principal porto comercial do paiz e a segunda cidade em população

BARCO FAROL ELBE N°1

SAINDO DO ELBE
4 JULHO 1895

Esta ligada com o Rhino por meio de canaes por onde vem embarcar em Rotterdam os productos do interior. Empregam-se n'esta navegação grandes lanchões alguns de mais de duas mil toneladas. Os tripulantes d'estes lanchões vivem abordo n'uns alojamentos muito limpos e bem arranjados com cortinas nas janellas vasos com flores etc. Tanto n'estes lanchões como nos muitos rebocadores notamos que as rodas de leme eram horisontaes. Em media entram por anno em Rotterdam 6.000 navios. A cidade pode ser considerada como um conjunto de agua arvores e pontes no centro d'uma povoação,

"HILDEBRAND" SAINDO O ELBE 4 JULHO



AO LONGO DA COSTA DA HOLLANDA
5 JULHO 1895

REGATAS DE REMOS
ROTTERDAM 6 JULHO

O caes principal onde atracam os navios chama-se Boompjes. É arborisado e d'ahi lhe provem o nome - boompje - que quer dizer em hollandez pequena arvore. Na parte de

BALIZA

leste do caes veem se duas boas pontes de ferro. uma para o serviço local e a outra pertencente ao caminho de ferro para Dort e Belgica

6 Julho. Almocei no Hotel com Mancellos e Polycarpo. Vemos umas regatas de remos e demos um passeio pela cidade que tem uns 200 mil habitantes e muito movimento. Em Rotterdam não ha grandes edificios publicos nem museus comparaveis aos

BARCO HOLLANDEZ

ROTTERDAM
100 HOMENS DESEMBARCAM PARA IREM À MISSA
7 JULHO

da Haia ou de Amsterdam

8 de Julho. Fomos à missa e à noite assistemos no Club dos officiaes a um concerto.

9 de Julho - Ás 9h 38m da manhã partimos para a Haya, Amaral, Manoellos, Polycarpo Dr Lopes do Rio e Adelino. Da Haya fomos de carruagem para Scheveningen onde almoçamos O bay é perfeitamente plano vendo se apenas no horisonte as torres das igrejas, os mastros dos barcos que navegam nos canaes e os moinhos.

BARCO HOLLANDEZ

Scheveningen é a praia de banhos elegante onde vão muitos visitantes de paizes da Europa Central. Veem se bonitas casa

SCHEVENINGEN
9 JULHO

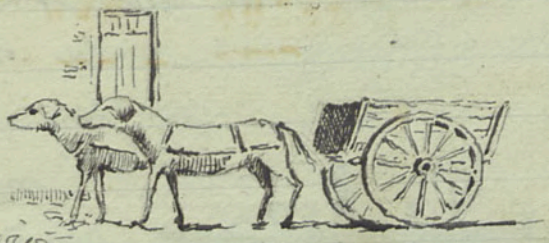
de campo e a grande Kurhaus com as suas varandas e Kursaal que pode conter 2.500 pessoas
O caminho da Haya para Scheveningen - uns (15)
cinco Kilometros - é muito bonito atravez de
variado arvoredo. Voltamos à Haya para visi-
tar o nosso Ministro Conde de Tovar e o Minis-
tro da marinha hollandez Feitas as visitas
tomamos para Scheveningen onde tomei banho
de mar. Alugui um fato e entrei para uma
das barracas de banho que são de madeira
sobre quatro rodas. Quando me estava a
despir senti que moviam a barraca e pelo
postigo vi que um cavallo a levava para
a beira mar. Boa idea para comodidade
dos banhistas. Nadei a principio para o
mar mas com receio das correntes segui
depois paralellamente à praia. Pouco

PRAIA DE SCHEVENINGE

depois notei que da praia me fazíam signaes e gritavam; nadei para lá onde me fizeram perceber que tinha invadido o recinto do banho das senhoras que em Scheveningen não é permettido tomarem banho com os homens! Para mim uma novidade. Voltando ao Hotel ou Kurhaus, vestimos-nos de

KURHAUS
SCHEVENINGEN

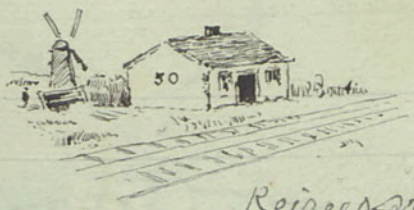
grande uniforme e fomos a Haya jantar com o nosso ministro. Bom jantar e boa casa. O nosso Ministro é casado com uma senhora brasileira rica. A saida conforme o costume da Holanda cada convidado deu uma gratificação ao creado. Dormimos em Scheveninga. A cidade da Haya que no seculo treze era uma casa de caça do conde da Holanda é hoje uma linda cidade muito limpa e arborisada, com bons edificios e um notavel Museu installado na antiga residencia do principe Mauricio de Nassau. Nelle se encontram quatro lindos quadros de Rembrandt, e muitos outros de Holbein Dou, Jan Steen, Van der Meer, Van Dyck Rubens etc. A limpeza dos hollandezes que todas as manhãs se veem limpando exteriormente as casas e os passeios fronteiros impressiona quem vem dos paizes latinos.



MANOBRAS DE VAPORES EM ROTTERDAM
16 JULHO

10 julho - As 8.40 da manhã partemos para Amsterdam onde chegamos pelas 11h 25m. Por toda a parte se veem numerosos moinhos de vento. Muitos d'elles movem bombas e servem para a drenagem e outros servem para moer trigo, serrar etc. Em Rotterdam vem-se moinhos mesmo dentro da cidade. Na pequena povoação de Zaandam existem mais de 400. Fomos para o hotel Amstel um dos melhores da cidade onde almoçamos. Amsterdam é a capital comercial da Hollanda e tem uma população de 450 mil habitantes Está edificada no canal do Y um dos braços do Zuid der Zee. Atravessa a cidade o rio Amstel; este e os varios canaes dividem-na em cerca de 90 ilhas ligadas por umas 300 pontes

UM DOS 32 REBOCADORES
DA COMP.ª J. SMIT



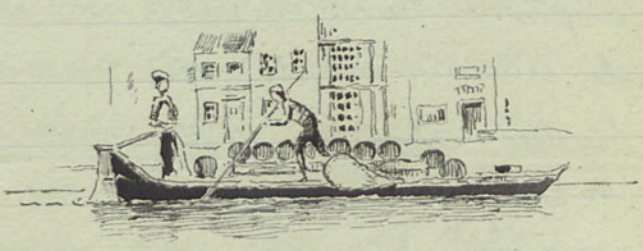
Os quatro principaes canaes são: o Prinsengracht, o Keizersgracht, o Herengracht, e o Singel. Existem uns 70 mais pequenos. A agua d'estes canaes tem de ser muito vigiada para que haja sempre corrente e não se corrompa e o nivel não suba nem desça de mais. Parte da Hollanda está abaixo do nivel do mar e os rios que desembocam nas suas costas trazem por vezes grande volume de agua que facilmente dariam logar a inundações se não houvesse muito cuidado. Para a conservação dos diques e eclusas dispende o governo por anno seis milhões de guilders. Uma corporação de engenheiros "De Waterstaat" superintende n'estes serviços. A cidade de Amsterdam é construida sobre areia de modo que os alicerces de todas as casas são edificados sobre estacaria. Por vezes as fundações custam mais do que os proprios edificios. A historia d'esta

UMA RUA DE AMSTERDAM

cidade é a historia do seu commercio. Em 1300 era uma pequena povoação de pescadores edificada n'um pantano. No seculo XVI começaram a estabelecer-se ali commerciantes e pequenos industriaes e no seculo seguinte já era um dos principaes centros commerciaes da Europa. A praça principal da cidade é o Dam d'onde partem numerosas linhas de tramways. Encontram-se nesta praça o Palacio Real, a Bolsa e no centro um monumento aos soldados que morreram em 1830 durante a revolução belga. Depois do almoço percorremos a cidade e fomos visitar o Museu de Pintura

Rijks Museum, bello edificio construido acerca de nove annos pelos planos de Cuypers. No Museu de pintura no primeiro andar existem valiosas collecções de Rembrandt, Van der Helst, Frans Hals, Van Ostades, Jan Steen Gerard Dou, Cuyps, Van de Velde, etc. Uma das mais importantes salas é a de Rembrandt onde se veem entre outros os conhecidos quadros "A Ronda da Noite" e De Schutters maaltijd por Van der Helst. Proximo ao Museu encontra se o Vonde Park tendo no meio a estatua de Vondel o maior poeta hollandez. As ruas ao longo dos canaes, arborisadas e com bons edificios fazem bello effeito. Existem em Amsterdam uns 35 mil judeus alguns dos quaes com nomes portuguezes, que habitam um bairro especial que não se torna notavel pelo aceio.

A' noite fomos a uma exposição onde jantámos mal e caro.

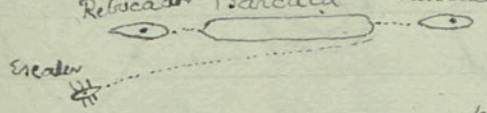


BARCAÇA DO RHENO

Havia bonitas illuminações e fogo de vista. Em 11 de julho 1895 – Partimos do Amstel Hotel as 8.h15 para Rotterdam chegando abordo para entrar de serviço às 10.h30. A maior parte dos diques que se veem destinados a conter as aguas são de terra e barro consolidados com plantações de choroés. A parte superior dos diques é aproveitada para estradas. Junto à costa o pay é defendido por dunas de areia. É com razão que os hollandezes dizem que Deus fez o mundo e os hollandezes a Hollanda. pois se não houvesse muito cuidado grande parte do pais desapparecia invadido pelo mar e inundado pelas cheias. O nosso consul em Rotterdam mandou imprimir uns bilhetes de admissão de visitantes abordo. onde se lia: Invitation avec dames.

VAPOR PA NASM

Deu-se esta noite abordo uma grande semsaboria. Pouco depois da meia noite quando voltaram para bordo o immediato e alguns officiaes que tinham ido a um concerto, abalroou o escaler com um vapor que rebocava pela popa uma grande barcaça. Parte da guarnição do escaler saltou para o rebocador caindo dois homens ao mar que nunca mais foram vistos. O escaler não levava farol como devia e o patrão suppoz que podia passar entre a barcaça e o 2º rebocador que não sabia estar ligado a ella por um cabo de arame. O escaler resvalou pelo cabo e foi cair sobre a proa do rebocador. Com o panico a guarnição quiz subir para o rebocador que á proa era alto caindo dois homens ao mar sem os outros darem por isso. Só depois



À PROCURA DOS DOIS HOMENS QUE CAIRAM AO MAR
ROTTERDAM 12 JULHO 1895

do escaler regressar abordo e de se virem buscar os homens que estavam no rebocador se viu faltarem dois. O comandante mandou vir visto fallar inglez, ir n'um escaler perguntar aos varios navios fundeados na direcção da corrente se tinham salvo ou visto passar os homens, ao mesmo tempo que o Vasco da Gama illuminava o rio com os projectores. Depois de passar à falla dos varios navios fui a terra à estação da policia do porto dar parte do succedido e pedir o auxilio possivel

CANHONEIRA

12 julho - Parti às 8h da manhã para Bruxellas com Polycarpo de Azevedo e D.r Lopes do Rio chegando ali às 12.h 20.m Depois de almoço passeamos pelos

Boulevards, Bois de la Cambre, e percorremos os pon-
tos mais importantes da cidade com Marcellos.
Jantamos no Grand Hotel e à noite assistimos
no Café Metropole à chegada d'um grupo
de cantores de theatro que para um fim de
caridade andavam cantando pelos principaes
cafés da cidade. Bruxellas é um pequeno Paris.
13 Julho - Fomos ao Jardim Botanico a rue Royale
onde comprei um canivete de prata por 18f.
A'noite fomos a exposição Veneza onde havia
concerto. 14 Julho. Parti-
mos de Bruxellas ás
6h 9m da manhã e
chegamos a Roterdam
as 9h 30. indo para
bordo. As 2h da tar-
de estiveram abordo
o Ministro de Portu-
gal Conde de Tovar
e o vice consul de
Portugal e suas
mulheres.

TORRE DO HOTEL DE VILLE BRUXELLAS

16 julho 1895 - Metemos 40 Toneladas de carvão allemão

17 julho - Realisou se o enterro d'uma das praças que morreram afogadas e appareceu o cadaver da outra. Fui ver um vapor de 2 800 Toneladas que a companhia N. A. S. M. quer vender. pois o governo portuguez Tenha encarregado o comandante de procurar um vapor que servisse para transporte de Tropas.

18 julho - De manhã teve logar o enterro da outra praça afogada. A 1 hora largamos largamos da amarração e navegando a dusar o Meuse saimos do canal as 3h deixando o pratico abordo do cuter. Navegando em direcção a Southampton.

BANDEIRA DO PALACIO REAL BRUXELLAS

passamos à vista dos differentes faroes e barcos faroes. Bom tempo. Uma das maneiras de fazer uma excursão na Hollanda e certamente a mais agradavel é n'um yacht demandando mais de 8 pés os yachts só podem subir o canal do Y ou o Maas. mas com calado inferior podem visitar-se os portos principaes do Sul. É facil alugar na hollanda uns barcos de fundo chato tendo uma pá para navegar à bolina chamados "boeier" que muito se prestam á navegação especial pelos canaes e mares pouco fundos como o Zuider Zee

19 julho - Pela 1.30" da manhã avistou-se o farol de North Foreland e em seguida os outros faroes. Ás 8" passamos Beachy Head ás 10" em frente da celebre praia de banhos de Brighton e á 1" punta do barco farol do Nab onde entrou o primeiro piloto abordo. Passando em Spithead salvamos á terra e ao almirante inglez. Em frente de Cowes estavam fundeados bastantes yachts

UM CAB DE LONDRES

19 julho 1895 - Pelas 4h 30m da tarde ancoramos em Southampton em frente do hospital militar de Netley entre os cruzadores americano "Columbia" e inglez "Australia". Saudamos ao almirante italiano com o distinctivo abordo do "Saboya". Estavam mais dois cruzadores italianos. Perto do hospital militar ha uma estação de caminho de ferro - Netley - d'onde se pode ir para Southampton: De bordo até à cidade são cerca de 2½ milhas.

20 de julho - Vento sudoeste rijo. O escaler a vapor que de manhã foi a terra só

"HER MAGESTY"

Regatas em Cowes

no dia 5 de Agosto

1895

"NIAGARA"

muito tarde pude voltar a bordo. A 1 hora fui para terra n'uma barca d'agua a vapor que veio abordo trazer pão e carne. De Southampton fui para Londres n'um expresso gastando 1.h35.m no caminho. Fui para casa de meus Pais em Dorset Square. Desde 1888 que não os via. Fui passear a Hyde Park e à noite ao Theatro Empire ver um dos bonitos bailados que ali se representam.

21 Julho 1895 - Voltei de Londres para bordo no comboyo das 9.h30. De Southampton até Netley fui de carruagem e para bordo em varias embarcações e com difficuldade por causa do muito vento. Em Netley metemos nos n'uma guiga que nem com os dois remos a sotavento queria aproar ao mar

Passamos depois para um bote um pouco melhor.

Depois para uma chalupa

e finalmente para o nosso escaler

Estiveram n'este dia em Southampton os vapores "Saale" e "Oldenburg" da Norddeutscher Lloyd e "Smeroe" da linha hollandeza de Java etc.

22 Julho 1895. Fui as 9ª para terra com o Commandante Ferreira do Amaral e Polycarpo de Azevedo e às 2ª partimos para Londres onde o Commandante ia representar a Sociedade de Geografia de Lisboa no Congresso Geografico. Eu tive licença para ficar em casa Alem do commandante representaram a Sociedade de Geografia Luciano Cordeiro e Ernesto de Vasconcellos. Durante estes dias que estive em Londres fui aos

theatros: Alhambra, Empire Palace, Gaiety, Corent Garden, Daly's Lyric, ao jardim Zoologico, á exposição de figuras de cera de Mme Tussaud, á Indian Exhibition, onde andei na "Gigantic Wheel", estive na Exposição de quadros da Royal Academy e no Imperial Institute; e fui aos estaleiros da Thames Iron Works ver os vapores "Peshawr" e "Diogenes" que estavam para vender. Jantei varias vezes nos hoteis: Grand Hotel Metropole, Savoy, Continental, Gross e nos restaurantes White Lions Pagani e Berkeley. Estive no United Service Club Londres era socio honorario e onde se lincha e janta mais barato do que em qualquer outro restaurante. Jantaram varias vezes em nossa casa o Polycarpo e os portuguezes que estavam em Londres para o Congresso. 1 de Agosto 1895 - Realisou-se na capella portugueza o casamento de minha irmã "Branca" com meu cunhado e primo Guilherme seguindo os noivos para a Escocia. 4 de Agosto. As 12h 10m partimos de Waterloo station

SAINDO DE SOUTHAMPTON
6 AGOSTO

comandante, Luciano Cordeiro Ernesto de Vasconcellos e eu. Chegamos a Southampton às 2.20 e abordo às 4.15

5 de agosto. Fui com Luciano Cordeiro ver uma regata de bordo do vapor Her Majesty e dar um passeio até Cowes o mais celebre centro de regatas. Apesar de estarmos em agosto apanhamos um aguaceiro com chuva de pedra.

NEEDLES VISTA DO NORTE

7 de agosto. Concluiu se às 2.30 o concerto do leme a vapor e as 3.15 largamos de Southampton em direcção a Lisboa. Pelas 4 quando passamos proximo de Cowes saudamos à bandeira inglesa e ao Imperador d'Allemanha com 21 tiros. Pelas 5.30 larga-

COWES

BAHIA DE BISCAIA
9 AGOSTO

mos o pratico fora de Needles e encontramos no canal mar chão e vento oeste bonançoso. Em Cowes estava o Imperador da Allemanha abordo do "Hohengollern" e a esquadra composta dos quatro couraçados de 1ª classe "Worth" Wissenburg Brandeburg e Kaiser Friedrich Wilhelm do cruzador "Gefion" e do caça torpedeiros "Jadg". Estava tambem o cruzador inglez Australia e os yachts "Victoria e Albert" e Osborne, yachts particulares em grande numero tanto de vela como de vapor. Em Southampton entrou um dia o grande yacht "Wallabla" apparelhado a galera e com a bandeira de guerra ingleza. De bordo do "Vasco da Gama" imaginaram que era um navio de guerra, o Polycarpo foi cumprimental-o e deu com os donos no convez sentados em cadeiras de palha.

NA BISCAIA

8 de agosto 1895 - Vento do quadrante sudoeste
Ao meio dia passamos Ouessant. Tempo en-
nevoado e durante a noite algum mar.
9. agosto - Não houve sol - Passamos varios vapo-
res navegando em rumo opposto e uma escuna
10 agosto - Lat. 42°:0' Long 9°:24' Bom tempo. Ao
por do sol viu-se o farol de Aveiro que as
10h estava pelo través o farol do Cabo Mondego
11 agosto - As 7h da manhã passamos a Roca
as 8 metteram praticos em Cascaes e seguindo
pelo Corredor amarramos á boia em Lisboa
pelas 10h da manhã com 3 dias e 19 horas
de viagem de Southampton
19 agosto. Desembarquei do "Vasco da Gama"
e apresentei-me ao Chefe da Casa Militar
Almirante Jozé Baptista d'Andrade

Viagem

com El. Rei D. Carlos

a Hespanha. França

Allemanha e Inglaterra.

Primeira viagem d'El Rei ás
cortes da Europa depois de subir
ao throno.

Qualquer que seja a opinião dos criticos que mais tarde façam a historia verdadeira dos ultimos annos da monarchia em Portugal estou certo de que estarão de accordo em que a situação internacional do nosso Paiz nunca foi tão brilhante como no reinado de El-Rei D. Carlos. Concorreram muito para esta situação as viagens que El-Rei D. Carlos fez pelas Cortes da Europa e à Republica Franceza nas quaes mostrou o seu "savoir faire" diplomatico e foi auxiliado por circumstancias especiaes que para nós se davam n'aquella epocha na Europa.
As boas relações seculares com a Inglaterra, a communidade de interesses coloniaes e a admiração do povo inglez pelos feitos maritimos dos nossos antigos navegadores deram sempre logar a que os portuguezes encontrassem uma atmosphera sympathica em Inglaterra. A familia Real ingleza tinha grande sympathia pelo Rei D. Carlos e o Principe de Gales mais tarde Eduardo VII tinha por intimo amigo o nosso secretario

de Legação mais tarde Ministro em Londres Marquez de Soveral; d'aqui resultou ser o Rei D. Carlos muito bem recebido não só na corte mas nos Castellos dos principaes membros da aristocracia britannica, onde lhe foram offerecidas bellas caçadas e lindas festas em que o Rei D. Carlos se distinguia como optimo atirador que era. A aristocracia ingleza muito numerosa é pouco dada a convidar estrangeiros para sua casa e nunca que me conste monarcha algum foi hospede de tantos castellos inglezes.
Estrangeiros nos Castellos inglezes só me recordo de ter encontrado em Sandringham os Ministros da America em Lisboa por ser o Rei Eduardo admirador da interessante Mme Townsend, e o conde de Mensdorff embaixador d'Austria por ser ainda parente da familia real ingleza.
Em França tinha a Rainha D Amelia parentes e amigos na aristocracia "Vieille roche" todos os quaes se esforçavam para ser agradavel ao rei de Portugal offerecendo-lhes

lindas festas e caçadas nos seus Chateaux
O nosso Ministro Thomaz Rosa, mais tarde
Conde de Sousa Rosa, meu velho amigo, antigo
official às ordens de El-Rei D. Luiz, governador
de Macau e Ministro na China e nos Estados
Unidos, era um verdadeiro gentleman com
uma grande experiencia do mundo e
d'uma concecção tal que durantes as ques-
toes desagradaveis que tivemos com a França
nunca deixou de ser tido pelo publico e pelo go-
verno francez na mais alta consideração
Em Berlim eram cubiçadas as nossas colonias
e o Imperador Guilherme sabendo que-com
ronagre se não apanham moscas- tratou
de ser amavel como sabe ser quando quer
com o rei de Portugal, e mostrar lhe ao
mesmo tempo as manifestações de poderia
d'aquelle florescentissimo Imperio
O nosso Ministro Visconde de Pindella, irmão
do Conde de Arnoso, antigo Governador de
S. Thomé era um homem da sociedade
e tinha em Berlim uma situação tão
boa quanto era possivel ter o ministro

d'um pequeno paiz. Em Madrid estava como Ministro Henrique de Macedo que na escola Polytechnica fora meu professor de calculo e na politica portugueza teve logar preeminente. Mais tarde succedeu-lhe o Conde de Tovar, vindo da Haya onde o encontrei quando vinha da inauguração do Canal de Kiel abordo do Couraçado "Vasco da Gama".
Estas visitas de el-rei D. Carlos foram mais tarde retribuidas, vindo a Lisboa o rei Eduardo VII de Inglaterra na sua primeira viagem depois de subir ao throno, o Imperador d'Allemanha; o rei de Hespanha, o presidente da republica Francesa Loubet; o rei de Siam o rei de Saxe e varios outros principes
Visitaram tambem Lisboa durante o reinado de el-rei D. Carlos poderosas esquadras inglezas, francezas, allemãs, italianas e hespanholas, que muito concorreram para a nossa boa situação internacional.
Acompanhei el rei D. Carlos, como seu official às ordens em quasi todas as suas viagens e julgo interessante fazer

d'ellas uma pequena discripcão. Conheci el-rei D. Carlos desde pequeno pois varias vezes fui a Corte da Rainha Maria Pia ao Paço de Cascais brincar com elle, quando era pequeno no dia de seus annos 28 de Setembro.
Acompanharam El-Rei nesta sua primeira viagem o almirante Rodrigo P. Teixeira Pinha como ajudante de campo, o Conde de Arnoso como secretario particular, e eu. O almirante Pinha era um dos mais considerados oficiaes generaes da marinha portugueza, estava em França na marinha franceza dedicando-se ao estudo da artilharia naval em que durante muito tempo foi considerado uma autoridade; fallava correctamente inglez e francez. Como particular de El-Rei foi o sr Licinio da Silva um bello typo de homem, alto, de grande barba, serio e bem educado. Acompanharam nos mais dois creados sendo um o Joaquim do Conde de Arnoso que tambem me servia.
Partimos n'um comboyo expresso da Estação do Rocio ao meio dia de 2 de outubro de 1895

Dirigia então o Caminho de ferro o engenheiro francez Boyer que nos acompanhou. Foi a primeira vez que um comboyo foi de Lisboa ao Entroncamento sem parar - Gastamos 2ʰ 14ᵐ
As 10ʰ 10ᵐ da noite chegamos à fronteira portugueza - Villar Formoso - e às 11ʰ 30ᵐ a Fuentes de Onor fronteira hespanhola. A unica linha em que cumprimos o horario foi Norte e Leste. No Entroncamento estava uma guarda d'honra de artilheria 2 e em Castello Branco cavalleria
Em Fuentes de Onor entraram no comboyo o consul de Portugal e um general hespanhol que se vinha apresentar para ficar às ordens d'El Rei e em Villar Formoso o Ministro de Portugal em Madrid conde de Macedo com o seu secretario, Conde de Selir (Carlos Alte) o melhor nadador de bascas no meu tempo. Durante a noite atrasamos hora e meia por ter rebentado um tubo na caldeira da locomotiva
O campo no norte de Hespanha é pouco interessante, quasi todo composto

de terras de semeadura. A unica parte bonita da linha è atraves dos Pyrineus, com lindas curvas, precipicios, etc. Os encarregados dos Salões reaes em que viajavamos esqueceram-se de encher os depositos d'agua dos Lavatorios de modo que quando estava mascarado e tinha de me vestir de grande uniforme para a chegada não tinha agua para me lavar! Chegamos à estação de San Sebastian pelas 3h da tarde do dia 3 de outubro. A estação estava adornada com bandeiras e arcos e cheia de gente. Fomos ao Palacio Real cumprimentar a Rainha Regente Maria Christina e ahi vimos o pequeno Rei Affonso que então tinha 9 annos e a infanta. A Rainha è feia mas sympathica e tem grande merecimento na maneira pela qual governou o Paiz è dirigiu a educação do filho. No caminho para o Palacio cahiu o official que comandava o esquadrão de cavallaria que nos acompanhava mas não se fez muito mal. Voltamos ao Hotel de Londres onde ficamos hospedados, tornamos a ir ao

Paço jantar e depois assistimos a um fogo de artificio no "Ayuntamiento" onde appareceu um "toro de fuego", especie de boi de canastra deitando fogo de vesta pela cabeça. No jantar do Paço cada convidado tinha uma pequena caixa di confeitos diante de si para levar como recordação, o que só me tornou a acontecer nos jantares japonezes.
Na manhã seguinte demos um passeio de carruagem por uma bonita estrada sobre o mar e visitamos o novo e bonito Palacio de la Deputacion. Almoçamos com a Rainha que nos acompanhou a um quebramar onde o mar rebentava fazendo bonito effeito. Fui feito cavalleiro da ordem do Merito Naval de Hespanha. As 4h da tarde partimos da estação para Paris. Em Hendaya mudamos de salão e entrou no comboyo o nosso ministro em Paris Thomaz Rosa. O Conde de Selir foi até Biarritz. No dia 5 chegamos a Paris á Gare de Orleans.
Havia nove annos que tinha estado

em Paris a ultima vez. N'este Tempo ainda não havia a Estação do Quai d'Orsay que fazia falta, pois é grande a distancia da Gare d'Orleans ao Centro de Paris. Estavam na estação à nossa espera os portuguezes: Conde de Penha Longa, Conde de Mendia, Faria d'Andrade, etc. Apresentou se para ficar às ordens d'El-Rei o ajudante de campo do Presidente da Republica, capitão de mar e guerra Germinet, official muito distincto que mais tarde foi commandante da esquadra do Mediterraneo. Seguimos para o Hotel Bristol na Place Vendome onde ficamos alojados. É para este hotel que costumavam ir os Reis e os Principes, não só por ser muito central mas por não ter a apparencia d'uma casa particular. Não tem casa de jantar nem table d'hote. Alugam se suites d'appartamento e arma-se a meza de jantar n'uma sala. Não é luxuoso nem extraordinariamente confortavel. Tem mobilia antiga mas não rica. A cosinha e os vinhos são de primeira ordem e nunca comi

melhor. Os criados eram quasi todos allemaes e alguns percebiam mal francez o que tinha ás vezes inconvenientes. Estes allemães vão servir para Paris para aprender francez e quem sabe se tambem para ouvir as conversas dos reis e principes. O almirante Pinto foi por ordem de El-Rei represental-o no funeral de Pasteur que n'esse dia se realisou. Visitamos o Presidente Felix Faure no Elyseu onde fomos apresentados á Casa militar que é numerosa e se compõe de officiaes de todas as armas. Pouco depois veio o Presidente ao Hotel agradecer a visita como é uso fazer entre Chefes de Estado. Depois de jantarmos no Hotel El-Rei foi visitar a Princeza Eulalia de Hespanha e Roza, Bernardo (Affonso) e eu fomos ao Casino de Paris e ao afamado restaurante Maxim. Nenhum de nós gostava de ceiar mas tivemos de comer alguma coisa para gosar do espectaculo que nos offerecia a vida galante de Paris e não ser postos fóra. No dia 6 por ser domingo fomos

à missa a S. Roque e depois com El-Rei visitar o Presidente do Ministerio Ribot e o Ministro dos Estrangeiros Hanotaux, d'onde seguimos para Longchamp para ver as corridas de cavallos da tribuna da Presidencia. Estavam na tribuna o grande duque Constantino, o duque de Aosta, o principe herdeiro da Grecia, etc e varias senhoras. Fomos apresentados aos Ministros. Fui ver meu Pae que estava no Hotel de l'Helder e tendo El-Rei ido jantar fora com o almirante Penha, depois de jantar fomos com o Rosa ao theatro ver "La Cigale" e depois ao "Moulin Rouge" e ao "Café Americain" Vieram no dia seguinte visitar El-Rei o sr Ribot, doutor Recamier e varios portuguezes. A' noite fomos à Opera para o camarote da Presidencia. Durante um dos intervallos veio ao camarote o director do theatro apresentar os seus cumprimentos a El-Rei e offerecer nos para ir ver os bastidores o que acceitamos. Os bastidores da Opera são muito vastos e interessantes com um

bello "foyer de la dance" onde se exercitam as dançarinas e as discipulas da escola de dança. Fallamos com Mlle Zambelli. à primeira dançarina que dança na perfeição e è bem feita e interessante. Tenha fama de ser honesta e ganhava ali uns 6 contos por anno. Dizia-se que estava à espera de juntar um milhão de francos para ir casar em Italia. Apesar de ganhar bem não comprehendo como só a dançar podia juntar tanto dinheiro. Contou me o Comandante Germenet que pouco tempo antes tinha ali estado o Rei Leopoldo da Belgica e não vendo as dançarinas perguntou por ellas e o director deva ordem para descerem dos seus camarins e formarem em frente do Rei. Este vendo uma d'ellas chamada Bleo de Merode que era muito bonita e por quem elle se interessava disse ao director "dites à cette demoiselle de venir me parler". Ella aproximou se e o Rei começou por dizer lhe "Je vois avec plaisir mademoiselle que

Distancias Navegadas

Yacht Amelia
(ex Ocean)

Lisboa a Setubal	40
Lisboa a Cascais e volta	22
Cascais a Lisboa	11
Cerca ao Mar da Roca	20
Lisboa a Setubal	40
A Vila Franca etc	50
	183

Vasco da Gama

Lisboa a Brest	680
Brest a Dover	340
Dover a Shearness	50
Shearness a Copenhague	755
Copenhague a Kiel	180
Kiel a Hamburgo	400
Hamburgo a Bruunshuttel	25
Bruunshuttel a ~~Copenhague~~ Cuxhaven	50
Cuxhaven a Rotterdam	260
Rotterdam a Southampton	260
Southampton a Lisboa	870
Total	3.870

Opera Torre Eiffel

vous etes aussi jolie que vos portraits que j'ai vu a Bruxelles" etc. etc. O camarista achando pouco propria esta conversa do rei disse ao director para o affastar d'ali e este dirigindo se ao Rei disse "Sire Votre Magesté voudraid elle visiter le foyer de la danse? Ao que o Rei respondeu j'irai avec plaisir pourvu que cette demoiselle nous accompagne! O Rei Leopoldo era muito inteligente mas tinha um grande fraco pelo bello sexo.

Vimos um apparelho de projecções luminosas para a scena da cavalgada das Walkyrias que dara muito bom resultado e fazia um effeito surprehendente n'esta epocha em que ainda se não tinha inventado o animatographo.

El-Rei foi no dia 8 caçar a Chantilly, e eu fui com o almirante Tinha e Germinet á Torre Eiffel, onde ainda não tinha ido e onde todos devem ir não só para ver aquella notavel construcção de aço mas para deslumbrar

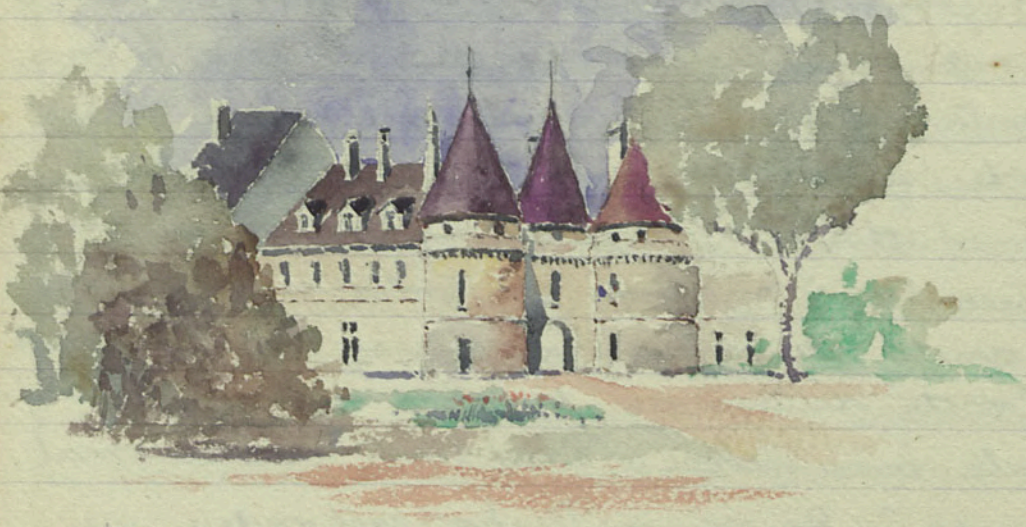
a vista sobre Paris e arredores completando a idea que se forma ao ver o plano da cidade. Jantei no Hotel de L'Helder com meu Pae e à noite fui com minha irmã Alda ao theatro do Gymnase ver "Les demi Vierges" representadas por Jeanne Hading então uma das melhores e mais bonitas actrizes francezas. Para mim é sem duvida Paris o sitio onde melhor se representa No dia seguinte fomos a um jantar em honra de El-Rei dado pelo Presidente da Republica no Elyseu. Tenho nos meus apontamentos a este respeito o seguinte: donos da casa mal creados, salas bonitas mulheres feias. Estavam sessenta pessoas a meza sentando se o rei em frente do Presidente visto que a mulher d'este não tem situação official, o que me parece uma asneira. Eu fiquei nº 11 à esquerda do Presidente entre o general Tournier e o commandante Germinet. Depois de jantar houve recepção em que as lindas salas do Elyseu se encheram de gente que os

No Elyseu

"huissiers" fasiam circular gente o mais heterogenia possivel, quasi toda ordinaria, mulheres feias com cara de antigas cocottes casadas com empregados publicos. Que contraste entre as salas e o publico! e que desapontamento para quem esperava ver as francezas elegantes. Como deviam ser differentes as festas da corte de Versailles.
O presidente da republica Felix Faure era um homem forte e dava se uns ares de importancia que indicavam bem que nunca fora um "gentleman". Como se sabe morreu n'uma sala do Elyseu nos braços d'uma aventureira Mme Steinheil que parece mais tarde assassinou o marido. O Presidente não fallou com a suite do Rei, nem me apresentou à mulher. Á volta para o hotel quando chegamos aos nossos quartos disse o Conde de Arnoso para o Ponha O' almirante, não achou o Presidente muito mal criado? Ao que o Ponha respondeu: eu não sei, elle não fallou commigo!
No dia 10 partimos as 8h 30m da manhã

Chaumont

para Onzin e d'ali para Chaumont, chateau do Duque de Broglie que nos recebeu optimamente. É um chateau antigo e com uma topografia interna bastante complicada o que deu em resultado quando no primeiro dia me quis ir vestir para o jantar enganar me no quarto e abrir as portas dos quartos d'algumas senhoras que se estavam a vestir.



CHAUMONT
LOIRE ET CHER
19 OUTUBRO 1899

Museu do Louvre

Comecei aqui a conhecer as senhoras da sociedade elegante e aristocratica franceza, bem differentes das que vira no Elyseu. Houve caçada e à noite recita por actores mandados vir da Comedie Illuminação exterior do Castello com balões azues e brancos. Na manhã seguinte visitamos o Castello e as cavallariças que são muito bonitas e bem cuidadas. Depois de almoço partimos para Paris onde chegamos às 5. Depois de jantar no hotel fui com o almirante Penha à Opera ver a Aida" para o camarote nº 2 "sur la scene" que nos offereceu a Marquise d'Harvey de S.t Denis Findo o espectaculo fui com o Comandante Germinet ao restaurante de "La Paix. Depois de almoço no dia 12 fomos com El Rei visitar o Museu de Pintura do Louvre que eu já conhecia mas que mostrado pelo director é muito mais interessante e instructivo. À noite fomos ao theatro ver M.me Sans Gene representada pela actriz Réjane sem duvida uma das melhores

n'aquella epocha e a quem El Rei D. Carlos offereceu por occasião da sua vinda a Lisboa uma parelha de mulas de Alter. No dia 13 pela manhã fomos à missa a S. Roque e depois a um concerto Colonne onde tocou o celebre violinista Pablo Sarasati. À noite fomos ao theatro ver o "Hôtel du Libre Echange". No dia 14 foi El-Rei caçar e à noite ao theatro do Palais Royal ver o "Train de Plaisir". Almoçou comnosco no dia 15 o Ministro dos negocios Estrangeiros Hanotaux sem duvida

Dampierre

um homem de grande valor que a França pouco aproveitou na política. De tarde fomos passear ao "Bois" e à noite à Comedie ver "L'Ami des femmes". As 9ª da manhã do dia 16 partimos para o "Chateau de Dampierre" pertencente à duqueza de Luynes, amiga da Rainha D. Amelia. Chegamos às 11.30. É um lindo Chateau no genero de Versailles com um parque, lago, jardins, etc. Ali conheci a duqueza de Luynes mãe, Mlle de la Rochefaucould, a duqueza filha Mlle de Uzès, muito esperta e interessante, a duqueza de Uzès, mãe a duqueza filha Mlle de Luynes, a duqueza de Lorge, a Marqueza de Harcourt, a viscondessa

- LAGO DE DAMPIERRE

de la Rochefaucould, a condessa de Guernes, a condessa de Oliamson, a duqueza de Brissac, o duque de Dondeauville, o duque de Luynes, o almirante Duperré, Mlle de Contades, o conde de Gontaut Biron, o conde de la Rochefaucould, o conde de Contades, o conde de Oliamson, o conde de Breteuil, o barão da Estrella, o conde de Rivière Mlle de l'Aigle e conde de Segur. Ao jantar que foi bom e bonito fiquei entre Mlle de Contades e a condessa Charlotte de la Rochefaucould.
No dia 17 às 11.30 da noite partimos de Dampierre para Paris. El Rei D. Carlos saia de manhã em Paris quasi sempre só, a fazer compras coisa que muito o divertia pois não estava acostumado a esta grande pandega! A policia franceza é que não o largava seguindo-o a distancia a pé, de bycicletta ou de carruagem.
Eu sai quasi sempre de manhã com o Bernardo das 7½ para as 10 e até ao meio dia. Fazia-mos compras, viamos as lojas, ou observava-mos o interessante movimento dos Boulevards Rue de la Paix, ou dos Grands Magasins
No dia 18 foi El-Rei D. Carlos com o Conde de

Festa Militar

Arroso caçar com o Presidente da Republica a Rambouillet. Eu passeei de tarde no Bois e à noite fui patinar no gelo para o Palais de Glace. Fomos no dia 19 a uma missa a S. Roque por alma de El-Rei D. Luis, por ser o anniversario do seu fallecimento. Andamos durante o dias a fazer compras que é um dos divertimentos de quem viaja, sobretudo quando à volta se não pagam direitos na Alfandega, como nos acontecia. À noite fui às Folies Bergeres. No dia 20 fomos a convite do Presidente assistir da sua tribuna a um Carrousel Militar que se realisou em honra dos soldados de Madagascar. Foi uma festa bonita e bem organisada, em que tomaram parte muitos officiaes de cavallaria. A cavallaria e a artilheria são as tropas francezas que melhor se apresentam. O desfilar da artilheria a gallope foi lindo. A infanteria com uns uniformes mal feitos e vestidos ni uns homens com má figura deixa à desejar como aspecto. À noite fomos ao theatro da Gaiete ver "Les 28 jours de Clairette"

Visita a Randan

El Rei D. Carlos gostava da sogra a srª Condessa de Paris mas não sympathisava com o sogro que era massador, pouco intelligente e tinha a mania de dar conselhos sobre politica, para o que não tinha competencia. Por isso El Rei dizia: cá para mim o meu sogro é a minha sogra. Apesar d'isso D. Carlos não tinha grande pachorra para ir a Randan, que é longe de Paris visitar a sogra. Nós da suite inventamos que o Presidente da Republica tinha dito que El Rei certamente iria visitar a srª Condessa de Paris e com mais outros argumentos lá o convencemos a ir, visita que nos parecia conviniente fazer. El Rei porem logo declarou que apenas lá ia jantar. e assim percorremos alguns centos de kilometros e passamos uma noite no comboyo para ir comer um jantar que decerto não era melhor do que o do nosso hotel. As 8h.40m da manhã do dia 21 partimos da gare de Lyon para Vichy onde chegamos ás 4h.40m. D'ali fomos de carruagem até ao Chateau de Randan - uns 15 kilometros -. Chegados ali e depois das apresentações do costume fomos para os nossos

Museu de Zoologia

quartos vestirmos para o jantar. O fogão do meu quarto encheu o quarto de fumo por fumar mal de modo que tive de abrir a janella e deixar entrar o frio. Jantamos com a sr.ª Condessa de Paris, as duas filhas mais novas Luiza e Isabel e suite e as 9.h da noite partimos novamente para Vichy onde chegamos às 11.h 20.m tomando em seguida o comboyo para Paris. As chaufferettes das carruagens foram arrefecendo e apanhamos durante a noite bastante frio Chegamos a Paris na manhã seguinte pelas 5.h 20.m ~~da manhã~~ Visitamos o Museu de Zoologia acompanhados pelo director mostrando El-Rei os seus vastos conhecimentos sobretudo no que diz respeito às aves. Escusado é dizer que o director tambem tratou de mostrar a sua sciencia. Fomos ao atelier do notavel pintor militar Detaille e à noite a uma premiere no theatro da "Porte de Saint Martin". Não foi mau dia para quem tinha passado a noite anterior no comboyo com um frio dos diabos.

A visita a Italia

Nunca pude comprehender como se organisou em Lisboa no Ministerio dos Negocios Estrangeiros a viagem de El-Rei D. Carlos metendo Roma no programma sem primeiro tratar das difficuldades por todos conhecidas. Os Reis Catholicos não podem ir a Roma por isso que tanto o Vaticano como o Quirinal querem que lhes seja feita a visita primeiro. Como não se podem escandalisar nem o Papa nem o Rei, não se vae lá. Foi só depois de estarmos em Paris, d'onde deviamos seguir para Italia que se lembraram em Lisboa d'estas difficuldades. Tentou se que a nossa visita fosse a Monza, mas o Rei de Italia insistiu para que fosse em Roma o que deu logar a que fosse necessario abandonar a idea de visitar aquella côrte. Todas estas negociações deram logar á troca de muitos telegrammas em cifra que tinham de ser traduzidos por mim á noite depois de chegar a casa o que não foi divertido. Por outro lado posta de parte a idea de ir a Italia tinhamos de ficar mais tempo

Atelier de Detaille

em Paris e seguir directamente para Berlim o que alguns suppunham seria desagradavel ao Imperador da Allemanha. O nosso Ministro em Berlim informou, como era natural, que sendo o Imperador muito bem educado certamente receberia bem as suas visitas visto que lhes tinha feito o convite. No dia 23 de manhã fui passear de bycicletta ao Bois: era moda nesse anno a bycicletta tanto para homens como para senhoras. Fomos com El-Rei ao photographo da moda. Foi tirar alguns grupos e uns retratos de El-Rei como o que tenho em casa que custaram £5. cada um. Acho que estão retocados de mais e não se parecem muito com D. Carlos. Visitamos novamente o atelier do pintor Detaille e jantamos no Cercle de la Rue Royale com o Barão da Estrella. As 9.15 da manhã do dia 25 parti com El-Rei para Marchais, chateau do Principe de Monaco situado perto de Laon onde chegamos cerca do meio dia. O almirante Tinto e o Conde de Arnoso ficaram em

Caçada em Marchais

Paris. O Principe de Monaco, parece, e é, como o tem provado mais marinheiro do que Principe É homem de grande valor tendo-se dedicado aos estudos oceanographicos abordo dos seus yachts que tem sido de vela e de vapor com os nomes de "Hirondelle" e "Princesse Alice" Estavam em Marchais o Principe e a Princeza, Mr. H. Hinton que travou conhecimento com os Principes na ilha da Madeira e passava por "intimate friend" da Princeza e varios outros convidados. O Chateau é rico e bonito mas o campo daquella parte da França é bastante arido e feio. Depois do almoço onde me sentei ao lado do Principe fomos n'umas bonitas e bem postas carruagens para a caça. Eu nunca fui apaixonado pela caça e portanto bom caçador. Mandaram-me para uma espera, dentro d'uma cova feita no terreno e com grande espanto meu e .... da perdiz, matei a primeira que appareceu e um coelho, pelo que fui muito cumprimentado. Ao jantar estavam: o Principe e Princeza de Monaco, Principe Herdeiro, infanta Eulalia de Hespanha, Mlle de Richelieu (enteada

Subida no balão

do Principe) Mlle de Lara Mme Thenard
Comte de Lamotte (camarista) Mlle Allen
Comte Oranssieul. Depois de jantar
recitou a filha da Princeza e eu
estive atrapalhadissimo com somno
e vergonha de dormir. Na manhã
seguinte depois de ter entregue ao
Comte de Lamotte as gratificações para
dar ao pessoal do Chateau partimos
para Paris às 7.45 da manhã e chega-
mos às 11. De tarde visitamos o
parque aerostatico de Meudon nas
proximidades de Paris. Percorremos as
officinas dos envolucros, cabos, redes,
gaz, etc e quando os encarregados
nos explicaram o fabrico dos cabos
dizia o commandante Germinet:
Esta gente julga que descobriu agora
o que nós na marinha usamos ha
centos de annos. Vimos encher um
balão com reservatorios de gaz
comprimido transportados n'um
carro apropriado. Estes reservatorios estavam

BALÃO CAPTIVO
MEUDON

No Figaro

cobertos de nuve devida ao arrefecimento produzido pela expansão do gaz. Subi no balão captivo-n'esta epocha ainda não havia dirigiveis — até uns 300 metros acompanhado por um official. Achei interessante, pois nunca tinha subido n'um balão mas não me fez grande impressão.
Um cabo com um motor a vapor tinha um tambor onde se enrolava o cabo de arame que segurava e fazia descer o balão.
Houve à noite uma linda festa nas salas do jornal "O Figaro" offerecida a El-Rei. Finda a festa em que se recitou representou, e cantou e à qual concorreram as principais notabilidades litterarias de Paris fomos visitar as officinas do jornal que são muito interessantes e eram então muito modernas apresentando os ultimos aperfeiçoamentos. No dia 26 passei no Bois de bycicletta com o nosso Ministro Roza e à noite fui com elle ao Palais de Glace e ao Maxim. então centros da pandega e galanteria parisiense. Teve logar no dia 27 uma corrida de velocipedes o que então era para mim novidade, assim como

A legião d'honra - Partida

os "entraineurs" que em tripletes iam na frente dos corredores para lhes diminuir a resistencia do ar. Fui à noite ao jantar e soirée offerecidos a E.-Rei pela Marquesa d'Hervey onde tornei a encontrar a sociedade elegante de Paris. No dia 28 fui aos Bois de velocipede e à noite aos Menus Plaisirs e Scala e no dia seguinte às Varietés ver uma peça muito fresca "le bonnet du Diable" e ceiar ao restaurant "De la Rue".
No dia 31 estive de tarde no Palais de Glacé e às 9.20 da noite partimos para Berlin Deram-me o grau de cavalleiro da Legião d'Honra. O que são as cousas n'este mundo! Quando em 1892 estive na costa do Dahomé durante a guerra com a França commandando a canhoneira "Lamptopo" consegui trocar dois francezes que estavam prisioneiros em Ajuda por dois pretos que estavam em Kotonou. Corri um certo risco não só pelo desembarque na praia, ali perigoso, mas por andar entre os pretos mal dispostos para com europeus. Não me disse o governo francez "merci". Agora

Chegada a Potsdam

por andar um mez na pandega em Paris dão-me a Legião Honra!

As 8h da manhã do dia 1 de Novembro chegamos a Colonia onde vemos a celebre Cathedral e passamos para um comboyo expresso posto às nossas ordens com as carruagens salões do Imperador. As 6h 15 da tarde conforme o programma chegamos à estação de Wildpark, Potsdam.

Estavam à nossa espera o Imperador, Principes e todas as primeiras auctoridades militares e civis de Potsdam de grande uniforme. Fazia a guarda de honra uma companhia de caçadores da guarda (Garde-Jäger) à qual passamos revista logo a seguir à nossa chegada. Nunca vi tropa que me fizesse maior impressão. Os uniformes, a precisão dos movimentos, a apparencia dos soldados, a uniformidade do "passo de parada" sobre o asphalto, as aguias imperiaes, etc, este conjunto ao desfilar deante de nós dava um aspecto de força, que o primeiro pensamento que nos occorreu foi que se tornasse a haver outra guerra com a França o resultado seria ainda peor

No Neue Palais

para esta. Havia pouco tempo que tinha estado na Allemanha abordo do Vasco da Gama por occasião das festas da abertura do Canal de Kiel e por isso já tinha uma idea da admiravel organisação d'este grande paiz. Da Estação até ao Neue Palais faziam alas soldados da escola de infanteria (Lehr-Infanterie) com fogos de Bengala entre os quaes passavam as nossas carruagens escoltadas por um esquadrão das "Gardes du Corps". Apeiamos nos do lado do jardim do Palacio junto à sala das conchas (Muschelsaal) onde fazia a guarda de honra uma companhia do regimento de infanteria da guarda. Logo que entramos no Palacio fomos apresentados à Imperatriz e outros principes. Seguimos para os nossos quartos, uma bella suite com bons quartos de cama, casas de banho, e sala, onde a temperatura é como em todo o Palacio de 15° C. Nos nossos quartos encontramos alem de tudo quanto é necessario para escrever, os principaes jornaes portuguezes, um programma dos festejos em nossa honra e os varios convites para

O Kaiser

almoços e jantares. Tudo escripto em allemão lingua que para mim n'aquella epocha era como se fosse grego. No programma das festas vinha o horario e os uniformes que deviamos vestir. Na Allemanha andamos sempre fardados e a classe civil fica sempre em segundo plano. As 8½ realisou-se o jantar na sala de Apollo (Apollosaal) ao qual assistiram as pessoas reaes, camaristas, damas e officiaes às ordens. Era camareira mór Frau Grafin Brockdorff e dama de serviço Grafin Bertha von Bassewitz, uma das allemãs mais bonitas que por lá vi. Mordomo Mór Freiherr von Mirbach, camarista Graf von Keller e Admiral à la suite Freiherr von Senden Bibian, chefe do Gabinete de Marinha. Depois de jantar veio o Imperador fallar comnosco muito amavel e pondo-nos à vontade discutindo com o almirante Penha questões de artilheria naval. Dizia o Imperador que tinha informações que a esquadra franceza do Mediterraneo (Então considerada uma das mais perfeitas) fazia bons tiros a 5.000

membros; O Pinha não acreditava que a essa distancia se fizessem bons tiros. O que diria elle hoje! Os Imperadores recolheram cedo e El-Rei D. Carlos levou-nos para o quarto d'elle para conversar onde estivemos até á meia noite. Para voltar aos nossos quartos por estarem as luzes já todas apagadas tivemos de accender phosphoros e ir com um certo risco de sermos apanhados e tidos como membros de qualquer complot apesar do passe verde que nos foi fornecido para poder entrar e sair por todas as portas do Palacio. Na manhã seguinte pelas 8 horas ainda estavamos de robe de chambre quando tivemos de receber os officiaes postos pelo Imperador ás ordens de El Rei os quaes de grande uniforme vinham receber ordens. Eram dois homens robustos e altos, o general von Kessler e o capitão de mar e guerra (Kapitän zur See) Freiherr von Bodenhausen, commandante do Yacht Imperial Hohenzollern. Este tinha umas grandes barbas pretas. Ambos fallavam francez e inglez.

Em Berlin

Como n'esta epocha ainda não sabia allemão julguei que a torneira do banho que dizia "Kalt" era de agua quente, d'onde resultou o nosso fogaréu, creado do Bernardo apanhar um douche de agua quente. De manhã visitou El-Rei D. Carlos varias pessoas em Potsdam e a 1h 15m teve logar o almoço na mesma sala de Apollo. As 2h 30 partimos n'um comboyo especial para Berlin onde chegamos as 3h. El Rei almoçou com o príncipe Leopoldo de Hohenzollern filho da Infanta D. Antonia de Portugal, com a sua suite. Em Berlin passeei com o Conde de Arnoso pela cidade, e visitamos a Ligação e o consulado. Berlin é uma cidade moderna, com edificios grandiosos e apalaçados de modo que, à primeira vista, não se percebe onde mora a gente que não é rica. Depois percebe-se que estes palacios estão divididos e subdivididos em andares e em casas relativamente pequenas: as ruas são limpas como na Hollanda e existe a ordem e a disciplina como em tudo que é allemão.

A Corva da Prussia

Berlin pode mais facilmente comparar-se a uma cidade americana do que as velhas capitaes da Europa. Voltamos para Potsdam as 5h e às 7h realisou-se um grande jantar de gala na linda sala de Marmore, ao qual assistiram as pessoas da corte, embaixadores, ministros, e um grande numero de officiaes com variados uniformes. Depois de jantar houve uma recita no theatro do Palacio representando-se uma comedia em allemão da qual não percebi uma palavra. Tive de combater um somno terrivel para não fazer fiasco e creio que foi por esta batalha que n'esta noite me condecoraram com o 3º grau de cavalleiro da corva da Prussia. Depois do espectaculo ainda tivemos ceia. No dia 3 de manhã fomos à missa e depois a um almoço em casa do Principe Frederico Leopoldo casado com uma irmã da Imperatriz. Assistiram o Imperador e a Imperatriz. Jantamos na sala de Apollo só com os camaristas damas e ajudantes as 6 horas e as 7.15m

Na Opera - Juramento dos recrutas

partemos n'um comboyo especial com os Imperadores para Berlin afim de assistir a uma recita de Gala na Opera, onde se representou a abertura e 2° acto do "Rienzi" de Wagner e o 2° acto do "Seerauber" grande ballet tirado do poema de Lord Byron "The Corsair" Escusado será dizer que a musica era optima No dia 4 de Novembro de manhã depois de uma pequena caçada em Wildpark fomos assistir ao juramento dos recrutas na Langen Stall de Potsdam. Fallaram dois padres um catholico e outro protestante e em seguida fallou o Imperador, que com boa voz fez um discurso patriotico exaltando os feitos dos antigos Chefes e soldados que concorreram para as glorias da Allemanha. Fomos depois com o Imperador almoçar ao quartel da Infanteria da Guarda. Os officiaes do exercito allemão tendo de ser muito numerosos não podem ser todos ricos como em Inglaterra. O Imperador trata de conseguir que elles não sejam estravagantes e por isso prohibe que nas "Messes" dos officiaes

haja mais de dois pratos quer ao lunch quer ao jantar. Esta regra não é alterada mesmo quando o Imperador ali vae. Nós não sabiamos d'isto. El-Rei sendo hospede do mesmo o Imperador offereceu vinhos e champagne em abundancia. Fizeram se muitas saudes e como tivessemos comido pouco o Conde de Arnoso começou a estar afflicto por se sentir bebedo. Eu amineio e depois ao ar sentiu se melhor. Assistimos depois a um exercicio em frente do Palacio em ordem unida e dispersa com simulacros de attaque e defeza tudo executado na perfeição. As 8 horas da noite jantamos na sala de Jaspe e as 9.45 partimos n'um comboyo especial vindo o Imperador e os Principes despedir se de nós á Estação. Em Charlottenburg passamos para o expresso de Flushing. Em Rosendal, fronteira hollandeza, entrou no comboyo o nosso Ministro na Hollanda Conde de Tovar. Pouco vimos da Hollanda que atravessamos sem parar. Quando pouco tempo antes estive em

YACHT REAL "VICTORIA AND ALBERT"
CONDUZINDO EL-REI D. CARLOS 5 NOV. 1895

Rotterdam abordo do "Vasco da Gama" tive occasião de conhecer este interessante Paiz. Chegamos a Flushing ao meio dia e embarcamos logo no yacht real inglez "Victoria and Albert" que ali nos esperava para nos conduzir a Inglaterra. Era este o antigo yacht de rodas da Rainha Victoria commandado pelo contralmirante Fullerton. Navio de madeira construido em 1855 tinha um deslocamento de 2.470 toneladas e n'esta epocha apesar de já ter quarenta annos de edade andava com facilidade 13 milhas por hora. Era um barco elegante com tres mastros sem vergas, duas chaminés e pirosa de beque. Por dentro era confortavel mas pouco moderno por isso que a Rainha Victoria nunca quiz que a decoração primitiva fosse alterada só permettindo que

Chegada a Inglaterra

fosse renovada Escusado será dizer que a guarnição do yacht é constituida por gente escolhida sendo praxe que os officiaes, depois de tres annos de serviço abordo, fossem promovidos por escolha ao posto immediato. A marinhagem era quasi toda gente graduada. Fomos recebidos abordo pelo commandante e officiaes e pelos dignatarios que a Rainha Victoria pôz ao serviço de El-Rei D. Carlos: Lord Clarendon, camarista, um dos homens mais finos que tenho conhecido e tenente coronel Hon. W. Carrington membro d'uma familia nobre como então eram quasi todos os officiaes inglezes. Largamos de Flushing ao meio dia e meia hora e seguimos com bom tempo para Sheerness, fundeando à entrada do Tamisa pelas 10 horas da noite. Era a segunda vez que ia a Inglaterra, onde por vezes, permanecí em casa de meus Pais o tempo sufficiente para conhecer este grande Paiz um dos que mais gosto. Inglaterra é o Paiz onde os homens são mais bem educados quando pertencem à sociedade e onde as

A Sociedade Inglesa

mulheres são mais bonitas quando o são. Além de ter uma pel extraordinariamente bonita, o que creio é devido ao clima, vistos que a perdem quando emigram, tem bonita figura e uns hombros e pescoço muito bem feitos. D'esta vez vá ser hospede nos paços reaes e começar a conhecer os castellos, as casas de campo e a maior parte da aristocracia inglesa. Concorre para a educação inglesa o caracter do povo, e o facto dos morgados poderem manter as suas casas n'um pé que n'outros paizes com leis mais democraticas não é possivel. Além das grandes fortunas que existem no Paiz. Dizem os inglezes: "it takes three generations to make a gentleman" e não posso deixar de lhes achar razão. Ninguem recebe em sua casa como os inglezes e ninguem sabe pôr os hospedes tanto à vontade. Quem é hospede n'um Castello em Inglaterra, faz mais ou menos o que quer, como se estivesse em sua casa. Mesmo em Windsor não tinha que avisar ninguem quando queria ir a Londres divertir-me ou fazer compras até à hora de

jantar. O lunch tem quasi sempre logar em mesas pequenas redondas que comportam oito ou dez pessoas, onde não ha logares marcados de modo que se pode ir ou deixar de ir, e indo podemos sentarmos junto dos homens mais agradaveis ou das senhoras mais interessantes, sem pedir licença a ninguem. Como verdadeiros gentlemen os donos da casa occupam se dos mais pequenos detalhes para agradar a Todos. A Rainha Victoria deu medalhas aos nossos creados e mandou os acompanhar ao theatro pelos seus. Em França já se não dá o mesmo e o caracter francez tem uma coisa que me desagrada que é a subserviencia para com aquelles que julgam superiores a si, e a pouca consideração que dão aos que consideram abaixo de si. Em alguns castellos francezes houve lindas festas onde o Rei e os seus officiaes foram obsequiados com optimos jantares e artisticas soirées onde se ostentava o luxo e a riqueza, mas os nossos creados, ás vezes ainda a meia noite não tinham jantado!

Em Sandringham

As 9h da manhã do dia 6 de Novembro desembarcamos em Port Victoria vestidos de grande uniforme e seguimos para Londres onde chegamos pela estação de Charing Cross. Entramos nas carruagens reaes e escoltados por um esquadrão de cavallaria seguimos para Buckingham Palace onde almoçamos. As 2h-35m saimos da estação de St. Pancras para Sandringham acompanhados do nosso Ministro em Londres M. d'Antas e dos officiaes inglezes postos ao serviço de El-Rei. Chegamos as 5h-45m sendo ali recebidos pelo Principe de Galles (depois Eduardo VII) e seu filho o duque de York. Fomos apresentados a Princeza e às varias pessoas que se encontravam ali e em York House, habitação dos duques de York. Estavam as princezas Maud e Victoria de Galles, ambas amaveis e pouco bonitas posto que a princeza Victoria fosse interessante e com boa figura, principe Nicolau da Grecia, principe Eduardo de Saxe Weimar Duque e Duqueza de Portland, marques de Winchester, Marques e Marqueza de Lansdowne e Lady Beatrix Fitz Maurice. Earl of Chatersfield

Earl of Rosebery, que foi durante algum tempo chefe do partido conservador, Lord e Lady Ashburton, Sir Henry Edwards, Mrs Hartmann e Mr C. Sykes. Ao serviço dos principes de Galles estavam Mrs Harding então uma linda rapariga e mais tarde Lady Harding, vice rainha da India, Miss Knollys, muito feia e muito amiga da Princeza de Galles, general Sir Dighton Hady Paulin, Sir Francis Knollys e major general A. Ellis. Estavam tambem o principe Carlos da Dinamarca, official de marinha então noivo da princeza Maud e mais tarde Rei da Noruega. Ao serviço do duque de York estava o commander Sir Charles Cust que me pareceu se ativava a Mrs Hardinge no que acho mostrava ter bom gosto. A casa de Sandringham é uma boa casa de campo sem nada de grandioso. É muito confortavel. Eu estava alojado n'uma ala chamada Bachelor's Apartments, que consistia n'um corredor para onde deitavam os quartos tendo no fim uma boa casa de banho

O Sandringham time.

que tinha a vantagem de ter umas torneiras e saidas de agua de grande diametro o que tem grande utilidade para se encher e vasar rapidamente. Parece ser uma coisa muito simples mas o facto è que poucas tinas de banho são assim o que è inconveniente quando todos tomam banho. Nos corredores viam-se nas paredes algumas boas caricaturas. Ao jantar eramos 24 pessoas à meza. No inverno os dias são muito curtos e para haver mais tempo de tarde para caçar sem mudar as horas do lunch inventaram o que se chama Sandringham time que consiste em adiantar o relogio meia hora ao tempo de Greenwich. Amanheceu o dia 7 com ceu encoberto e chuva. Almoçamos as 9½ e em seguida houve uma caçada aos faisões. Havia bastantes. O almirante Pinto não foi à caçada e à hora do lunch que se realisou n'uma barraca de lona no campo não appareceu senão tarde porque não sabia da hora de Sandringham e regulou-se

Viagem para a Escocia

pela hora de Londres do seu relogio. Chegou o Principe dinamarquez e ao jantar eramos 26 pessoas. Antes e depois de jantar tocou um bom septeto. No dia 8 visitamos York House e o parque de Sandringham, tornou a haver caçada e lunch na barraca de lona ás 2½. Ás 7h jantamos e ás 7h 53m partimos da estação de Wolferton em comboyo especial para encontrar em Petersborough o expresso da Escocia, para Aberdeen. Com El-Rei vão no comboyo o duque de Connaught e o principe Henrique de Battenberg o primeiro filho e o segundo genro da Rainha. Na manhã do dia 9 tivemos de nos levantar cedo no comboyo porque o almoço era as 8 horas no hotel de Aberdeen. Estava muito frio e era noite. O nosso Ministro d'Antas dizia nos que não era preciso fazer grande toilette por isso que talvez só no dia seguinte víssemos a Rainha ao jantar, e que ella com certeza não appareceria á nossa chegada. De Aberdeen seguimos n'um comboyo especial, mandado organi-

Chegada a Balmoral

sar pela Rainha para Ballater, estação mais proxima de Balmoral. Em Ballater esperavam-nos as carruagens reais e uma guarda de Highlanders. De Ballater a Balmoral são umas 8½ milhas. Chegamos a Balmoral às 11 horas onde à porta do Castello nos esperavam a Rainha e as princezas Beatriz e de Battemberg contra as previsões do nosso Ministro! A Rainha, velha, baixa, com má figura, só inspirava respeito e grandeza por ser o Chefe d'este grande paiz e ser no seu reinado que a Gran Bretanha attingiu o zenith de poder e prosperidade. Foi, como era de esperar, muito amavel para comtodos. Fomos para os nossos quartos, lavamo-nos, fizemos a barba e vestimo-nos e depois do lunch a que não assistiu a Rainha fui passear pelo parque e ver o paiz que sendo accidentado e montanhoso é muito a meu gosto. Como não conhecia a topographia da casa sai pela mesma porta pela qual tinha entrado pio que andei mal porque nos palacios em Inglaterra as pessoas reaes

A Rainha Victoria

têm portas especiaes por onde só ellas entram. Um bom systema acho o de não tirar o chapeu nos corredores dentro de casa para ter as mãos livres até chegar aos quartos e o não dar todos os dias a mão a toda a gente que vive na mesma casa. Quando as pessoas se avistam pela primeira vez dizem "good morning" ou "good day" e mais nada. Vieram me dizer ao quarto que não deixasse de estar na sala à hora propria do jantar que era 8.50. Achei exquisitas a hora e a recommendação pois sendo eu sempre pontual, decerto não faria esperar a Rainha de Inglaterra e Imperatriz das Indias que pela edade podia ser minha avó. Alem das pessoas que chegaram comnosco jantaram com a Rainha as damas de serviço Countess of Antrim, muito sympathica, que depois encontrei muitas vezes e Hon Miss Bertha Lambart uma bonita irlandeza, amavel como todas, o conde de Pembroke o ministro das Colonias Lord George Hamilton (era costume estar sempre um mi-

As gaitas de folles

nistro com A Rainha). Hon. Mrs. Mallet e general Dumely. A Rainha presidia à mesa tendo à sua direita El-Rei D. Carlos e à esquerda o duque de Connaught. Depois de jantar A Rainha conversou com um de nós por cada vez em francez. A mim contou-me como tinham sido as suas primeiras viagens para a Escocia n'um navio de vela a reboque d'um vapor. Depois, os que queriam fumar iam para um quarto especial - smoking room - o unico em que A Rainha permittia que se fumasse. Como as coisas mudaram depois! é a Rainha Alexandra fumava nos seus quartos. Em seguida ao jantar fomos de carruagem ver uma "marche aux flambeaux" e dansas escocezas ao ar livre com muitas gaitas de folles. Na Escocia, á sobremesa, vem sempre um ou mais escocezes dar tres voltas á roda da mesa tocando gaita de folles. É curioso mas a musica não é agradavel. Em Balmoral eram oito gaitas de folles a tocar alvas dos nossos ouvidos. A Rainha Victoria

Presente da Rainha

tinha sempre a servida à mesa um indio vestido com os seus trajos ricos. No dia 10 de manhã fomos à missa a Braemar povoação 9 milhas distante de Balmoral. Pelo duque de Connaught foi me entregue uma cigarreira de prata com um monogramma e coroa, presente da Rainha Victoria. Perguntando ao camarista da Rainha se podia agradecer o presente disse me que os membros da suite da Rainha tinham ordem de só agradecer por escripto, mas que como nós eramos estrangeiros talvez ella permittisse que agradecesse verbalmente. Achei pratica esta idea de escrever uma carta a uma pessoa em casa de quem se póde. A Rainha, porem, mandou me dizer que lhe podia agradecer depois de jantar, o que fiz. Depois do lunch demos um passeio a pé pelas montanhas e à noite jantamos com a Rainha. As 8 horas da manhã do dia 11 partimos de Balmoral para Londres via North Coast of Scotland, East Coast

O lunch do Lord Maire

and Great Northern. Almoçamos e jantamos no salão chegando a Londres às 11 da noite Tive occasião de ver as pontes sobre o Tay e sobre o Forth uma das modernas maravilhas do mundo, ponte do systema "cantilever" com dois vãos então os maiores existentes.

Em Londres fomos para Buckingham Palace. No dia seguinte à 1.ª 30 realisou-se o lunch dado pelo Lord Maire em Guild Hall o que é sempre uma coisa interessante para aquelles que pela primeira vez ali assistem a um banquete. Os uniformes dos creados e pessoal de serviço, os mesmos que ha seculos; o "toast master" que por detras do Lord Maire em voz alta annuncia os brindes que se vão fazer: a "loving cup" taça com vinho pela qual todos os convivas uns atras dos outros tem de beber (que porcaria e perigo de microbios). Esta taça e levada à roda da meza ou mesas por um creado que a offerece successivamente a cada convidado: os cosinheiros que n'uma especie de pulpitos aos cantos da sala estão a trinchar. Tudo

Em Londres

isto são indicios do grande espirito conservador d'este povo. A' noite fomos ao theatro "Gaiety" ver a operetta Shop Girl uma d'estas peças postas em scena com grande luxo e nas quaes tomam parte lindas actrizes e coristas como não ha em mais cidade nenhuma. O Gaiety tem a fama de ser o theatro onde ha mais actrizes bonitas e n'um anno casaram oito com Lords e gente rica. Os theatros inglezes como casas de espectaculo e conforto são os mais bonitos e melhores que conheço. No dia 13 de dia fizemos compras, um dos grandes divertimentos de quem viaja e à noite fomos ver uma outra operetta "Artist's Model" e depois ceiar ao restaurante "Savoy" então o mais elegante de Londres, a convite de Lord Clarendon e Coronel Carrington. É tambem um lindo espectaculo pelas lindas toilettes das senhoras e actrizes que ali vão ceiar depois dos theatros e pela correcção dos homens que só de casaca ali entram. O mesmo se pode dizer com respeito aos jantares no Carlton, Savoy e outros hoteis elegantes. Não são porem sitios onde

se vá comer economicamente. No dia 14 pelas 11 horas da manhã partimos da estação de Charing Cross para Dover onde embarcamos no vapor "Invicta" que nos levou a Calais. Chegamos a Paris à Gare du Nord às 7.30 pela linha de cintura, passamos à gare de Orleans onde jantamos e partimos para Lisboa às 10.20. Chegamos a Hendaya pouco depois do meio dia e partimos à 1 hora n'um comboyo especial para Lisboa. Passamos a fronteira às 5.30 da manhã do dia 16 e chegamos a Lisboa às 3 horas da tarde, concluindo assim a primeira viagem do Rei D. Carlos às cortes estrangeiras.

Tratei de continuar a fazer o tirocinio de embarque que me faltava para poder ser promovido. Os officiaes ao serviço do Rei eram antigamente dispensados de tirocinio, o que não era conveniente. Se o Rei queria ter juntos de si officiaes de marinha era necessario que elles não perdessem a pratica do serviço no mar e o contacto com os seus camaradas. Houve quem não gostasse desta nova lei mas eu achei conveniente.

TRANSPORTE "INDIA"

Foi me promettido o comando da canhoneira Mandovi que estava em reparação, mas como esta ainda demorasse tempo offereceram-me para seguir como official de guarnição do transporte "India" que ia conduzir tropas para a Provincia de Moçambique. Embarquei no "India" no dia 13 de março de 1896. Era commandante o capitão-de fragata engenheiro hydrographo Tasso de Figueiredo, immediato Andrea e officiaes de guarnição eu Newton Freitas Ribeiro, Duraes, Freitas e Oliveira e Mello e Faro. Machinista Sequeira. Seguia como passageiro o capitão tenente José da Cunha Lima que ia commandar a canhoneira "Quanza"

O "India" era um navio construido de ferro em Dumbarton em 1871 por Denny e comprado por Carlos Testa à pressa para conduzir uma expedição à Africa. Não fora construido para servir de transporte e as accomodações deixa-

ENTRANDO NO MEDITERRANEO
30 MARÇO 1896

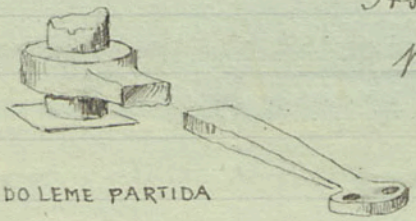
vam a desejar. Era o navio mais comprido da nossa marinha medindo 82.30 de comprido 9,14 de boca. Secção resistente 45,72, calado a ré 5,79. a vante 4.87 Relação do comprimento a boca 8.9 e ao parallelepipedo circumscripto 0.632. Superficie de panno 736. Tinha duas caldeiras e 6 fornalhas e a força da machina era de 900 cavallos. Na experiencia em Inglaterra deu 12 milhas Estava armado com duas peças de 12,7.

Partimos de Lisboa com bom tempo e vento norte fresco no dia 28 de março de 1896 largando da boia pelas 6 horas da tarde. Com a vasante seguimos rio abaixo andando 12 milhas. Pelas 8 horas largamos o piloto em Cascaes e navegamos para o sul As 10 passamos o Espichel Havia na costa

Vento Norte fraco
- o navio dava
algum balanço
29 de Março. Às
8 horas da manhã
passamos o Cabo de S. Vicente a grande distancia
cerca de 8 milhas. Logo percebi que o commandante tendo feito quasi toda a sua carreira
em terra tinha pouca pratica de navegar.
O vento rondou para o noroeste deminuindo de
intensidade. Ao meio dia Lat. 36°.45' Long 5°.19'
De tarde bom tempo e vento sudoeste fraco.
As 9 h da noite passou por bombordo uma esquadra de tres navios navegando para oeste.
As 10 h avistamos o farol de Trafalgar e as
11 h. o Cabo Spartel (farol).
30 de Março - Bom tempo. Vento W.S.W fraco.
Pelas 4 horas da manhã passamos entre
Ceuta e a Ponta de Europa (Gibraltar). Ao
meio dia Lat 35°.55' Long. 3°.30' oeste.
Tivemos corrente a favor de 2 milhas por hora.
31 de Março - Bom tempo. Vento regular
dentre E e ENE. Terra à vista por estibordo.

Lat. 36°.34' Long 0°.41' Este. Distancia percorrida 205 milhas Corrente 26° SE – 12 milhas

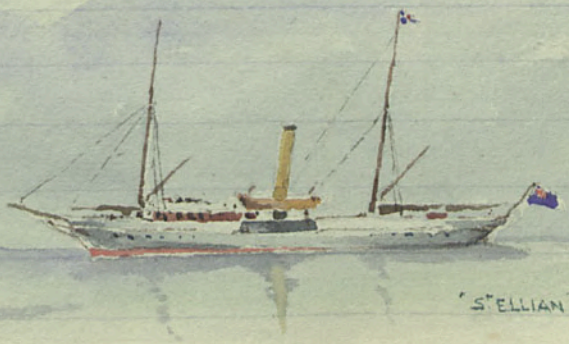
As 6.30 estando a machina parada para substituir um copo de lubrificação o leme deu uma pancada partindo a cana. O leme de ré, de parafuso ficou em parte avariado não podendo para um dos bordos cerrar o leme todo Em vista d'isto resolvemos aportar a Alger que ficava a cerca de 70 milhas As 2.40 da manhã avistou-se o farol de Laxine – 1 de abril – Entramos no porto artificial de Alger eram 8 horas da manhã já conhecia este bonita cidade de quando ali tinha estado na corveta Rainha de Portugal começou a ser desarmado o leme para ser concertado nas officinas do caminho de ferro. A' noite fomos ao Theatro das



CANA DO LEME PARTIDA

CHEGADA A ALGER DO MINISTRO DE INSTRUCÇÃO PUBLICA
M. COMBES ABORDO DO VAPOR "GENERAL CHANZY" 5 ABRIL

Rousseau's ver a "Voyage de Suzette
3 de Abril - Passeamos de carruagem nos arre-
dores e visitamos o Bairro Arabe.
4 de Abril - Sabbado d'Alleluia. Estive de serviço.
5 de Abril - Passeamos à vela n'um escaler.
Chegou o Ministro da Instrucção Publica
Monsieur Combes vindo abordo d'um vapor
da Compagnie Generale Transatlantique
"General Chanzy". A noite fomos a um caffe
concerto onde por mão nos levantarmos ao
tocar o hymno russo que desconhecíamos nos
tomaram por
allemães e esti-
vemos arriscados
a apanhar
pancada. Houve
illuminações.



"STELLIAN"

6 de Abril 1896
Acompanhados
pelo nosso
Consul Frederic
M. Burke fizemos a nossa visita official ao
ministro da Instrucção publica Mr Combes e à
noite fomos a um "bal masqué" no Club Inglez
7-abril- Fomos assistir a umas corridas de
cavallos no "Champs de Manoeuvres", jantei
no caffé de Oasis com Cunha Lima e à
noite fomos ao theatro Municipal ver a
opera "Salambo".
8 abril - Fui a terra tomar um bom banho de
agua doce o que não era facil fazer abordo.
estive a ver passar gente para a batalha
de flores. tomei five oclock tea na bonita
casa de Mr Ledger e à noite fomos a um
baile no Palacio do Governo onde vi a Rainha
deposta de Madagascar e perdi o meu habito
de Aviz que não tornei a achar o que não
me surprehendeu visto que para francezes
commendas são como manteiga em nariz
de cão

DE KAPA
ENTRE A GALITA E O BAIXO SORELLI
12 ABRIL

9 de abril 1896 - Visitamos o Club Inglez, o Governador Mr. Ledgers etc. Jantamos em casa do nosso consul Mr. Burke. Em Alger ha lindas casas no genero arabe que julgo seriam boas para Portugal
10 de abril - Ás 11.30 da manhã tendo o leme concertado saimos do porto artificial de Alger e começamos a navegar para oeste ao longo da costa.
11 de Abril - Lat 37°13' N Long. 4°.58' E.
12 de abril - Pelas 7 horas da manhã, estando muito ensacados à terra da Galita pozemos a proa ao mar de Kapa, por ter receio de dar o travez ao mar. Latitude ao meio dia 37°.24'. Ás 1h.30m da tarde começamos.

A DEMANDAR A SICILIA
13 ABRIL

DESFAZENDO A KAPA

a navegar com panno latino largo, ao NNE. Vemos tres vapores navegando para W.

13 de abril 1896. Navegamos com vento oeste muito fresco em direcção ao norte da Sicilia a demandar o estreito de Messina. O vento augmentou para a noite e como não estivesse claro às 10.30 da noite fugimos de kapa aprooados ao mar. Ao meio dia Lat. 38°.26' Long 11°.58' E. Começaram a apparecer uns soldados com manchas na pelle que o doutor de bordo declarou serem bexigas. Este doutor era um bohemio que quasi todos os dias se embriagava ao jantar, não tinha luvas e estava de mal com os dois enfermeiros de bordo a quem chamava - os meus collegas. Devido às más condições em que vinham alojados

UM PATACHO CORRENDO COM O TEMPO

A DEMANDAR O ESTREITO DE MESSINA
14 ABRIL 1895

os soldados e ao perigo de contagio resolveu o conselho de officiaes convocado pelo commandante que arribassemos a Messina.

14 de abril. Havendo bastante mar o commandante e immediato não se atreviam a desfazer a Lapa com medo d'alguma raga pelo través. Promptificou-se a dirigir esta manobra o Cunha Lima que ia abordo como passageiro. Içaram-se as velas de proa e arribamos com o mario sem acontecer qualquer avaria, pelas 8 horas da manhã. Navegamos em direcção ao Canal entre as ilhas de Lipari e a Sicilia. Pela 1.30 passamos entre Vulcano e a Sicilia, a cerca de 2 milhas ao sul de Vulcano. As 5h da tarde entramos no estreito de Messina e navegamos muito junto à margem norte para evitar a força da corrente. Fundeamos em Messina pelas 6.30 da tarde.

ANDREA DORIA
MESSINA 15 ABRIL 1896

Ficamos de quarentena visto declararmos que tinha-
mos abordo dois ou tres soldados com sarampo
ou bexigas. Fartos de epedemias estavam em Messina
15 abril 1896 - Fundeados em Messina de quaren-
tena. Estavam ali o couraçado "Andrea Doria" o
aviso Rapido e alguns torpedeiros italianos
Foi resolvido que o "India" fosse para Porto
Augusta afim de ali
desembarcar os doentes
para um Lazareto
benificiar, etc.
16 abril. Pelas 6h da
manhã partimos para
porto Augusta antiga
Xiphonia situado entre

SPERONARI

Observando o Etna

Catania e Syracusa, onde fundeamos pelas 2h da tarde. Ao entrar no porto a banda do couraçado 'Sardegna' que ali estava tocou o hymino portuguez e a guarnição do 'India' subiu às enxarcias. Porto Augusta a antiga cidade Xiphonia está situada na ilha de Apolo: Edificada no seculo XIII teve importancia ate ser destruida por um terramoto em 1693. O porto è grande e seguro cabendo nelle muitos navios que podem fundear em fundos de 8 a 11 braças.

17 abril - As 10h da manhã saiu o Sardegna para Messina. De tarde esteve abordo o medico do Lazareto passando visita

O INDIA ENTRANDO EM PORTO AUGUSTA
15 ABRIL 1876

OS DOENTES INDO PARA O LAZARETO
PORTO AUGUSTA 19 ABRIL

18 abril 1896 – Arriamos o escaler a vapor que começou a fazer serviço. Fui visitar o Lazareto que está muito bem installado com boas casas de banho, posto de desinfecção e um forno crematorio onde segundo me disseram foi queimado um singly para experiencia cujas cinzas estavam ali um frasco. As enfermarias são muito boas. Foram soldados e marinheiros tomar banho de mar.

19 abril. Foram os doentes para o Lazareto n'um escaler a vapor cerca do meio dia. Apesar de irem ao sol

ESCALER A VAPOR
COM AVARIA

ARMAS QUE ESTÃO NO FORTE PROXIMO DO LAZARETO QUE ACTUALMENTE SERVE DE DEPOSITO DE CARVÃO PARA A MARINHA

GUARDA SANITARIA

não lhes fez mal a viagem. As pintas que tinham no corpo não era sarampo nem bexigas. Eram simplesmente porcaria devido a pouca limpeza! Depois de tomar banho ficaram bons. Para passar o tempo organisamos uma regata de remos remando os officiaes.

20 abril - Foram toda a guarnição e soldados para terra afim de serem desinfectados, bem como a roupa na estufa. Vaccinou-se a guarnição. No dia 21 estiveram no porto dois vapores norueguezes. carregando sal.

PASSEIO A VELA
MASTRO PARTIDO

22 abril. Tivemos livre pratica e pela 1 hora da tarde largamos de Augusta em direcção a Catania onde ás 4.30 amarramos pela proa com dois ferros e pela popa

REGATA EM PORTO AUGUSTA
19 ABRIL 1896

com dois viradores para a terra. Estava no porto o "Andrea Doria" e varios vapores mercantes ficando nos porto do "India" da "Navigazione Generale Italiana" A notavel cidade de Catania (antiga Catana) foi edificada em 732 por Naxos nas faldas do Etna a cerca de 23 Kilometros da cratera. Tem soffrido muito por guerras terramotos e erupções vulcanicas. Na erupção de 1693 morreram 50 mil habitantes. A cidade faz bom effeito vista de bordo e depois de desembarcar ve-se que as ruas são largas e regulares. Existem muitas igrejas, palacios e edificios publicos quasi todos constados de lava com frentes de marmore e calcareo. Os pavimentos das ruas são de lava, as

QUINHA DA CARTA CONSTITUCIONAL
29 ABRIL 1896

Catania

O ETNA VISTO DE BORDO DO INDIA
23 de abril 1896

casas são de lava, mesas e mobilia são por vezes de lava e è de lava o quebramar que protege o porto. A principal exportação è o enxofre, fructas, vinho e amendoas e a principal industria è a da seda. Tem mais de cem mil habitantes. Os navios amarram de popa para o molhe e de proa para oeste. Como o porto è pequeno e ha n'elle sempre muitos navios è preciso

"RESOLUE"
VAPOR DO PILOTO
PORT SAID

cuidado para não ficarem as amarras enroscadas umas nas outras. Depois de jantar estivemos em terra a ver a cidade fomos a um café do Hotel Central e ao theatro ver uma opereta "Messalina" que o cartaz dizia ser só para homens e senhoras casadas. O theatro estava cheio e a peça era bastante fresca

23 abril 1896 - Começamos a meter cargas de batelões, ao preço de 23 liras a ton. posta abordo

24 abril - Fui a terra com J. Lima. Percorremos a cidade estivemos no jardim de Bellini e jantamos no restaurante Saboia. Querendo escolher um menu composto de pratos italianos escolhi fries soppas! Nunca vi terra com tanta loja de barbeiro. Esteve abordo o Prefeito.

25 abril - As 6 horas da tarde largamos com bom tempo em direcção a Port-Said. Custou

PANNO LARGO DESDE SUEZ ATE 17° SUL

a safar as amarras que estavam por debaixo das de outros navios chegados depois de nós

26 abril - Bom tempo Vento nordeste. Todo o panno largo - Latitude 36°.40' Long 17°.53' Distancia 141'

27 abril - Bom tempo vento leste fresco levantando alguma vaga. Ao meio dia andavamos 6' por hora Lat. 35°.28' Long 21°.26' Distancia 183'.

28 abril - Bom tempo. De madrugada avistou se a ilha de Creta que ainda se via ao meio dia. Lat 34°.11' Long. 24°.43' Distancia 181'

29 abril - Optimo tempo. Vento nordeste muito fraco. Embandeiramos em arco por ser o dia da Outorga da Carta Constitucional.

Lat. 32°.58'. Long 28.30 Distancia 204'

30 abril - Ao meio dia avistou se o farol de Damietta e as 3.30 o de Port Said. A terra é muito baixa e a primeira coisa que se avista são as torres dos faroes e os mastros dos navios. Mettemos o pratico que nos trouxe o rebocador "Resolue" e entra-

4 Maio 1896
No mar Vermelho

mos no porto amarrando perto dos navios de guerra ingleses "Sappho" e "Fearless". Fui agradecer os cumprimentos abordo do primeiro. À noite estivemos em terra ouvindo musica nos cafés cantantes. Estavam em Port Said os paquetes "Polynesien" "Djemnah", "Orenoque", "Orotava" e "Isla de Mindanao"

1 Maio 1896 - Trovoadas e chuva. Metemos abordo luz electrica para passagem do canal que custou £10 constando: d'um dynamo Pearson e d'uma caixa com resistencias, amperemetro voltimetro, etc d'um projector, lampada, e d'uma caixa para a prova. Vem 3 homens para trabalhar com a luz.

As 4.30 entramos no canal onde navegamos até às 9 hora a que encostamos à margem (garamos) para deixar passar um paquete da "Peninsular e Oriental"

TOMANDO BANHO NA PONTE DA MEIA NOITE AS 4

Começo de Jardim em frente do Hotel em Aden

continuando depois a navegar até ao fim do Canal

2 Maio – Às 9h da manhã saimos do Canal tendo portanto gasto 17 horas em percorrel-o. Fundeamos em Suez para enviar para terra um colono que faltecera de diarrhea e fazer uns arranjos no condensador onde entrou agua e areia no canal. Em Port Said comprei umas Bilhas de barro branco porosas que fazem a agua fresca, mas ali não metemos agua por dizerem que havia cholera no Egypto. Tentamara mas metter agua em Suez, mas ali não foi possivel fazel-o de modo que um transporta com tropas foi para o Mar Vermelho com falta d'agua!

Pelas 4h da tarde suspendemos e começamos a navegar com vento norte fresco em direcção a Aden

3 Maio – Às 3h da manhã marcamos pelo través o farol de Ras Gharib e às 10h passamos Shadwan. Lat. 27°.17' Long 34°.12'. Não se dá agua para lavagens. Só para beber!

ADEN
10 MAIO 1896

4. Maio 1896 - Bom tempo. Continua o vento NNW fresco. As 5h 30' da manhã passamos entre dois paquetes da "Peninsular e Oriental" navegando em rumo opposto. As 6h 15' avistou-se o farol do celebre baixo Dedalus que às 7h 10' se marcou pelo través de bombordo à distancia de 1'. Lat. 34°17' Long 36°13' Dist. 210'. Resolveu-se que os officiaes mais antigos: eu Freitas Ribeiro e Newton fizessemos quartos de noite e os mais modernos quartos de dia. Deu-se a coincidencia de serem myopes os que faziam serviço de noite. Eu gostava mais de fazer serviço de noite por haver menos calor. Um quarto do meio dia as quatro no Mar Vermelho não é agradavel. Em geral tomava banho de agua do mar com a mangueira à hora

da. baldeação. Outras vezes quando tenha outro official na ponte mandava vir uma tina de baldeação e tomava ali banho antes de sair de quarto. A atmosphera no Mar Vermelho esta tão pouco carregada de humidade que as estrellas se vem logo que saem do horisonte parecendo navios que se approximam vindos de Leste

5 Maio. Bom tempo. Continua vento do quadrante noroeste e o panno redondo largo. Lat. 21°25' Long 38°05' Distancia 194 corrente 14° NW. 25'

6 Maio - Bom tempo. Ceu limpo. Continua o panno largo e vento do quadrante N W. Temp. ao meu dia 30°.0 C°. Latitude 18°27' Long 39°40' Distancia 200' corrente 14' ao Norte. Acho extraordinaria esta corrente ao norte. Talvez erro da barca

7 Maio - Bom tempo. Vento NW muito fraco Panno forrado. Temperatura ao meu dia 31½ C° Avistou se pela proa Jebel Tair ao meio dia Passaram alguns vapores em rumo opposto e outros ao mesmo rumo. Começou a soprar vento sul. Latitude 15°52'

Long 41.° 36' Dist. 190' Corrente 14' por 44.° NW.
8 Maio 1896 - Bom tempo. Ao amanhecer vio-se o grupo de ilhas de Zebel Zukur. Vento sul fresco. Passamos às 7.h 30 o canal de Abu Amil. As 2.h da tarde passamos em frente de Moka que se via muito bem com as suas casas brancas e minaretes. Passou um vapor da British India navegando em rumo opposto. As 9.h 30.m da noite passamos o estreito de Bab-el-mandeb, em faina geral, não sei para que, e entramos no Golfo de Aden.
9 Maio. Navegando com muito bom tempo em direcção a Aden. Viram-se varios pangaios aproveitando o vento bonançoso para seguir as suas derrotas. As 9.h 30.m da manhã metteram-se pratico e entramos no porto interior de Aden onde amarramos pela popa a uma boia, com uma espia de arame, e um virador de linho pelo seio, e à proa fundeamos com o ferro de estibordo. O vento da popa refresca assim a parte de ré e evita muito o pó de carvão. Estavam no porto a canhoneira ingleza "Pigeon"

e um transporte do governo da India com bandeira azul. De tarde fui a terra Vamos finalmente agua n'este porto. Agua destilada a 15 shillings a tonelada. Não só saimos com pouca agua de Suez mas o destilador que já não era grande coisa acabou de se escangalhar e ficamos no mar Vermelho com agua a ração como qualquer antigo navio de vela

10 Maio - Ás 7.30 da manhã fui para terra para me livrar do pó de carvão. No Hotel d'Europe já estavam os nossos companheiros de bordo Cunha Lima e os noivos Carmelier. Era ele um sargento da armada que ia para escrivão da Capitania da Beira

VAPOR PERGUNTANDO A HORA DE GREENWICH
16 MAIO 1895

Tomei banho d'agua doce o que não fazia ha muito tempo e me soube muito bom; almocei no hotel, estive lendo os jornaes da Europa e de tarde fomos todos aos tanques e cidade arabe, de carruagem voltando pelos dois Tuneis passeio usual de quem desembarca em Aden. Fiquei no hotel. O "India" meteu em 7 horas 287 toneladas de carvão a 30 shillings e 54 toneladas d'agua a 1/s. A Temperatura na varanda do hotel à sombra era de 35°C.

Passagem da linha
18 de maio 1896

Tanques de Aden capacidade em galões	
Nº 1 -	1.255.424
2 -	64.881
3 -	21.011
4 -	160.987
5 -	135.919
6 -	70.944
7 -	396.964
8 -	4.645.273
9 -	210.000
galões	6.961.402
ou 31.604,765 metros cub.	

11 Maio 1896 - Estive no hotel até às 3 horas da tarde quando fui para bordo. Largamos às 4h.10m em direcção a Lourenço Marques. Fora do porto estava o paquete Ganges da P&O em caminho para Calcutta e um da British India. Ainda se viam no fundo os restos do "Anadyr" das Messageries Maritimes que se afundou por ter abalroado com outro vapor da mesma companhia

12 Maio - Bom tempo. Vento ENE fraco. Seu limpo. Lat. 12°.29' Long 47°.28 Dist. 143 milhas

13 Maio - Bom tempo. Vento fraco do quadrante nordeste Terras d'Africa avista por estibordo Ao meio dia estavamos a 35 milhas do Cabo Guardafui que passamos pelas 4h.30m quasi em calma. Lat. 12°.12' Long 50.47 Dist. 194'

14 Maio - Bom tempo De manhã vento SW moderado. Latinos largos Andamos 7 a 8 milhas por hora. Vamos navegando muito

FORTALEZA DE S. SEBASTIÃO MOCAMBIQUE
VISTA DE BORDO DO INDIA 27 MAIO 1896

longe de terra para evitar correntes fortes ao nordeste Parece-me que assim perdemos muito caminho Temperatura entre 30° e 31°. Lat. 10°.00' N. Long. 52°.26' Corrente em 20h (desde o Guardafui) 24° NE - 29 milhas 15 Maio 1896 - Bom tempo. Vento Sudoeste moderado. Viram-se dois pangaios. Faleceu uma praça de anemia e tuberculose que se lançou ao mar às 6h da tarde. Temperatura entre 30° e 31° Lat. 7°.29' Long 53°.25' Dist. 162 Corrente 18° NW 24' 16 Maio - Bom tempo. vento sudoeste moderado. Continuam as correntes contrarias o que me faz suppor ter sido melhor navegação a seguir ao longo da costa passados o Guardafui e Raz Hafun, como aconselha o Sailors Hand book. As 2h appareceu um vapor allemão em viagem creio que para Zanzibar, que perguntou a hora de Greenwich. Calculo que ao vermos suppos que

CONTRA A MONSÃO DO SUL NO CANAL DE MOÇAMBIQUE A 6 MILHAS

a sua longitude estava errada. Temp.ª 30° a 31°
Lat. 4°.42' Long 54°.32' Dist. 181' Corr.te 32° SE - 24'-
17 Maio 1896. Bom Tempo. Vento sudoeste regular
Lat. 2°.07' N. Long 53°.22' Dist. 170' Corr.te 16' a E.
18 Maio - Bom Tempo. Vento sul bonançoso
Temp.ª 30°. Lat. 0°.6' Sul Long 51°.22' Dist. 179'
Corr.te 19° NE 12 milhas. Realisou-se a festa
da passagem da linha que serviu para
distrair os passageiros e guarnição da
monotonia da viagem
19 Maio - Bom tempo. Vento S: SSE bonançoso
Lat. 2°.11' Sul Long 49°.26' Dist 171' Corr.te 57° NE 28'
20 Maio - Bom tempo. Vento S: SSE bonançoso
Temperatura 28°,8. Salseiros, calmas e ten-
dencia do vento a firmar-se no SE.
Lat - 4°.31' Long 47°.55' Dist. 167' Corr.te 53° NE 21'
21 Maio - Bom tempo. Vento bonançoso do
quadrante SE. Temp.ª 29°. Latitude 7°.2'
Long 46°.12' Dist 182' Corr.te 58° NE 15'

CANHONEIRA "QUANZA"

22 Maio 1896 - Salceiros Vento SSE variavel
Lat. 9°.41'S Long 44°.00' Dist. 207' Corr.te 60 NW 16'
23 Maio. Aguaceiros vento sul variavel
Lat. 12°.32' Long 42°.5' Dist. 265' Corr.te 70° SW 19' T. 27,5
24 Maio. Ao amanhecer avistou se a ilha de Goa. e fundeamos no porto de Moçambique pelas 9 horas da manhã. Estavam no porto o vapor "Auxiliar" e as canhoneiras "Quanza" e "Liberal". Trazemos de Lisboa 33 dias e 5 horas de navegação.
25 Maio - Fundeados em Moçambique. Metteram se 263 toneladas de carvão a 68 shillings. Saiu a "Liberal"
26 maio - Voltou a Liberal. Passaram para a Estação, Cunha Lima e os tenentes Newton e Pereira da Silva

27 Maio de 1896
A' meia noite saimos de Moçambique para a Beira. A' saida houve rascada a que não assisti por estar na cama visto ter feito quarto da meia noite às 4 da manhã.
28 Maio - Bom tempo. Vento sul - Lat. 16°3' S Long 40°49'. Distancia 62 milhas.
29 Maio - Bom tempo. Vento regular do quadrante NW. Lat. 18°14' Long 38°31'. Dist. 188'.
30 Maio - Bom tempo. Ceu nublado. Não houve sol ao meio dia. Temperatura 25°. Lat. estimada 19°38'. Long. 35°35'. As 2 horas da tarde começamos a ver terra. Baixa e arvores por estibordo e ás 5 horas

1 3 7

Boias do Rio Pungue

avistou-se a boia da entrada do rio Pungue (Beira). Fundeamos pelas 5.30 em 7 braças de fundo com 45 de amarra.

31 Maio 1896. Pelas 6h da manhã suspendemos e continuamos a navegar em direcção à Beira onde fundeamos pelas 9 horas em frente do Observatorio Meteorologico. Fui a terra com o commandante e andamos vendo as obras e a cidade com o governador Joaquim José Machado com quem depois jantamos na sua residencia

A cidade da Beira está edificada sobre um areal na margem esquerda do rio Pungue. É a capital do territorio da companhia de Moçambique e a sua grande importancia deveria de ser o Terminus do caminho de ferro que segue para o interior em direcção à Rhodesia. O mar

BEIRA

tende a levar a areia sobre a qual está a cidade: para o evetar tem se construido defezas com estacaria como se veem nos desenhos juntos obtendo se bons resultados. Como todas as cidades africanas em principio tem a maior parte das edificações de forro geincado e madeira. Ni algumas ruas já havia passeios de cimento mas o leito era de areia sobre a qual nas ruas principaes corriam carris para andarem Zorras empurradas por pretos Ni estas Zorras transportam se mercadorias e as veges pessoas que pagavam 6 punce o que eu achei caro. Dizia me o Governador

BOIA DE COCKBURN
5 JUNHO 1874

Ni cidades novas em que tudo é caro são as que

INHACA VISTA DA BOIA

LANCHA CANHONEIRA "CARABINA"
12 JUNHO 1895

mais progridem. Effectivamente na Africa do sul terra de ouro e diamantes nada pode ser barato e dá-se pouco valor ao dinheiro

1 de Junho 1896 - Bom tempo. Estive de tarde em terra passeando na cidade.

2 Junho - Bom Tempo. Suspendemos e às 6.45m da manhã começamos a navegar em direcção a Lourenço Marques. Pelas 9 horas passamos a 1ª boia

3 Junho - Optimo tempo. Calma e aragens do sul mar plano e pequena ondulação do SE. De manhã passamos a barra falsa e ao pôr do sul a Barra (Inhambane) Distinguem-se porque a Barra Falsa parece uma ilha por ter para o norte e para o sul terra muito mais baixa e a Barra por o extremo de terra alta que vem do sul e ter para o

"PEMBROKE CASTLE"

"BARROSA"
13 JUNHO

norte só terra baixa. Viu-se um navio de vela no bordo do mar. Lat. 23°.11' Long 35°.47' Dist. 181 milhas.
4 Junho - Optimo Tempo. Calmas e aragens. Ondulação do sueste. Lat. 25°.48' Long. 33°.56' Dist. 187' corrente 10° SE. 26 milhas. Pelas 3h.30m viu-se terra da Inhaca pela proa. As 5h.45m parou a machina por não se ver a Cabo Hope. Só se via a do baixo Cockburn. Fundeamos marcando o farol da Inhaca por 29° SW. e a umas duas milhas da bóia preta em 8 braças de fundo. Muito bom Tempo

CANHONEIRA "DIU" ENCALHADA NA PONTA MAHONE 7 JUNHO 1895

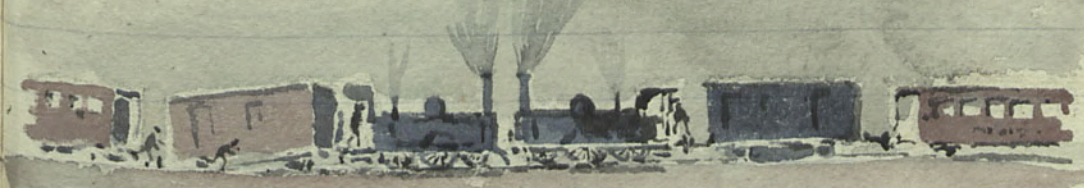
CHEGADA DO NOVO GOVERNADOR
NO 'ADMIRAL' 11 JUNHO 1896

5 de Junho 1896 - Bom Tempo. Suspendemos as 9ª e navegando para o fundeadouro amarramos em Lourenço Marques ao meio dia. Estavam no no porto a corveta "Rainha de Portugal" e as canhoneiras "Diu" e "Zaire"

6 Junho - Bom Tempo. Estive em terra e notei o grande desenvolvimento da cidade depois da ultima vez que ali estivera. O caminho de ferro estava agora ligado com Pretoria e já se fazia por Lourenço Marques grande parte da importação do Transval sobretudo madeiras e mais materiais de construcção. Fui jantar com o commandante da esquadrilha Macedo e Couto e visitar o meu amigo Augusto Bardo

ESTAÇÃO MACHADODORP
NA LINHA DE L. MARQUES A PRETORIA

7 de junho 1896 - Estive de serviço abordo. Saiu para Macau a canhoneira Diu com Xavier de Brito de commandante e Mello e Faro de immediato. A' saida o navio encalhou na ponta Mahone por ter ido tomar o enfiamento das marcas muito perto da origem. Eu fui convidado para ir de immediato mas não acceitei não só por preferir ir para Lisboa commandar a Mandovi mas porque o commandante Xavier de Brito era intelligente mas tinha telha, e tendo estado muitos annos desembarcado como engenheiro hydrographo, tinha pouca pratica do mar



ENCONTRO DE COMBOIOS 18 JUNHO 1896

DE LOURENÇO MARQUES Á PRETORIA
CREMALHEIRA E TUNNEL ENTRE
WATERVAL ONDER E WATERVAL B.

Mandei o escaler
a vapor saber se
precisava auxilio
que não foi neces-
sario por ter o navio
desencalhado com
a maré. Entraram
dois vapores inglezes
sendo um o Spartan
da Union. Estive abordo
o Leão Cohen com a mulher
uma linda inglesa alta e
loura com quem casara ha pouco tempo. Estou
certo que a mulher concorria muito para a
amabilidade com que ele era recebido pelas
auctoridades e outras pessoas com quem tinha
relações commerciaes. Sendo um homem sem-
pathico obsequiador e bem educado se não
fosse a falta de sorte e de juizo, seria o mais
rico commerciante da Provincia
8 de junho. Estive abordo de retorno. Jantei com
os nossos passageiros noivos Carneiro
9 junho. Jantei em casa de Leão Cohen com

VILLA CELESTE
PRETORIA
16 Junho 1896

o Comandante da Estação Naval Torquato Machado
C. Albers director (da traçar) do Caminho de ferro e Tancredo
10 junho. Chegou o novo Governador Pereira
de Eça. Jantei com Augusto Cardozo e Chico Mafra.
11 junho - Visitei as officinas do Caminho de
ferro. Chegou o cruzador inglez "Barroza".
Jantei com Macedo e Couto no Com.do da Esquadrilha
12 junho - Almoçei abordo da lancha canhoneira
Sabré com o Comandante João Ribeiro que ti-
nha sido meu oficial na "Limpopo". Navegamos
na lancha visitamos as lanchas e officinas
da Catembe. Lanchas "Bacamarte" Shefina e
Magaia. Jantei com Cohens e Dr. Martins.
13 junho - Estive de serviço abordo
14 junho - Parti com o Comandante Passo de
Figueiredo para Pretoria às 8h 32m da noite

CATEMBE

Fomos com passes offerecidos pelo director do caminho de ferro Araujo.

15 Junho 1896 Porto das 8ª da manha almoçamos na estação de Waterval Onder Pouco depois d'esta estação sobe se uma rampa em cremalheira e passa se um tunel, unica parte interessante da linha. O terreno é arido, os campos estão incultos e só se ve algum gado unica industria dos Boers que não passam de uns mandriões. As 5ª.30ª da Tarde chega se a Pretoria - 475 Kilometros A cidade tem ruas largas pessimamente tratadas e é illuminada a luz electrica. Fomos n'uma carruagem para a Villa Celeste onde mora o nosso consul e velho amigo Demetrio Cinatti com a mulher D. Hermenia e filha Pechi

RAINHA DE PORTUGAL

16 Junho 1896 - Procuramos o sr Lloyd secretario de Estado e o homem mais importante do Transval que nos marcou o dia de amanhã para visitar o Presidente Kruger e arranjou para com o inspector das minas vermos depois de amanhã Johansburg e uma mina de ouro. Fizemos compras e passeamos pela cidade. À noite o Chief Justice e filhas estiveram toscando e cançando. A vida no Transval não é commoda para os europeus. Toda a gente nas minas ganha muito dinheiro de modo que não ha criados brancos e os pretos são maus e caros.

17 Junho Não saimos de manhã. De Tarde visitamos o presidente Kruger servindo de interprete Lloyd secretario d'Estado

NEVES FERREIRA
29 JUNHO

O presidente tem a apparencia d'um homem energico intelligente e pouco culto. Só conversamos sobre banalidades. Dizem que quando os medicos lhe quizeram amputar um braço por causa d'uma ferida maligna n'um dedo, pegou elle n'uma faca e cortou o dedo. Visitamos os dois Raads ou camaras. As 6h partimos para Johannesburg com o Cinatti chegando pelas 8h30m. Alojamos nos no Grand National Hotel e fomos ao theatro "Empire". Pela 1h da manhã appareceu nos no hotel o Nunes da Silva vindo de Lourenço Marques e Pretoria. O hotel não parece mau mas tem apparencia de sujo. Ha muita falta d'agua e ha quem se tenha lavado em "soda water" 18 Junho - Almoçamos as 9h e em seguida acompanhados d'um irmão do Dr. Lloyd percorremos a cidade n'um landau a quatro cavallos visitando o hospital o Standard bank o laboratorio Stock Exchange etc. Vimos uma barra de ouro valendo duas mil libras.

Lunch no Auckland Hotel que está no meio de um jardim e depois fomos ver a Mina da Robinson Gold Mining Co. para onde estavamos convidados. Acompanhados d'um engenheiro suisso percorremos as varias installações e vimos os varios processos de extracção do ouro. Na bateria onde os trituradores ou crushers reduzem o quartzo a pó o barulho é infernal não se conseguindo ali conversar e o solo treme tanto que numa distancia de mais de cem metros não se pode usar com rigor uma balança

Os processos seguidos nesta Mina são os seguintes

1.º Ore to headgear
2.º " goes over to grizzlings { 1-Fines / 2-Coarse is sorted on circular table 20% worthless rock
3.º Coarse rock after sorting is crushed so that it will go through 2" hole in.º sieve
4.º Falls in ore bin with fine (already there) and
5 tranferred to ore bin at mill
Challen feed out to Stamps
6 Stamped and amalgamated
7- Pulp is concentrated { Concentrates / Tailings / Slums } Chlorination
8- Taken up on wheel

Jantamos as 6.30 e às 7.30 partimos para a estação do Park d'onde o comboyo partiu as 8.º As 9.30 abalroamos com outro comboyo

que estava parado n'um desvio em frente d'uma estação; creio que por descuido nas agulhas. Eu que estava deitado n'um banco a dormir apanhei com uma mala na cabeça que começou a deitar sangue. Houve grande panico, gritos de mulheres e creanças etc ficando varios passageiros feridos. As machinas chocaram-se frente a frente ficando com os cow catchers e Tampões partidos. Um medico queria que eu fosse para o hospital o que eu recusei. Lavei a cabeça e deitei-lhe um pouco de whisky, unica cousa que havia à mão. No fim d'uma hora de demora continuamos a viagem. 19 Junho 1896 - Em caminho para Lourenço Marques almoçamos em Waterval onder e lanchamos em Kaapmuiden. Na linha portugueza quasi adiantamos o perdido chegando a Lourenço Marques às 7h 45m. 27 Junho Jantei com Leão Cohen e no dia 28 em casa de Mr.

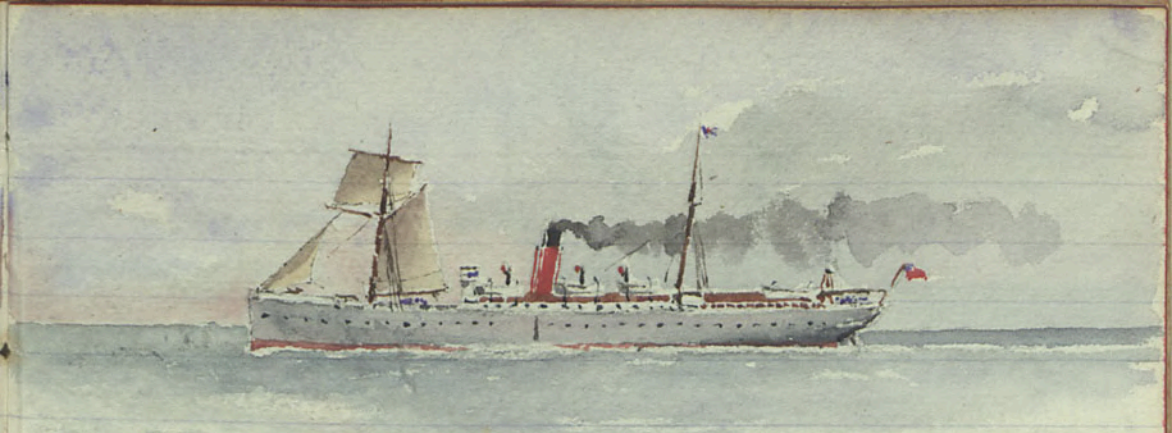
As 8 da noite
PASSEI DO INDIA A "RAINHA DE PORTUGAL"

DE ELANDSFONTEIN A CAPETOWN

Longham grande negociante de madeiras
29 junho. Festa em casa do Rebello meu antigo
condiscipulo, agora escrivão de fazenda. Chegou
Benjamin Cohen irmão do Leão.
2 de julho 1896 - Recebeu o Snolia ordem
para ir à Beira levar forças por causa do
conflicto com os Matabeles. Como tenha
de retirar para Lisboa às 8 da noite pas-
sei para bordo da "Rainha de Portugal".
O encarregado da machina d'este navio
o machinista Madeira que eu conhecia
da Tamega e Estephania, muito habil e muito
bebedo tinha concertado a machina e
queria que se fizesse a experiencia aprovei-
tando a minha estada abordo. O coman-
dante porem não quis por preferir ficar
em Lourenço Marques, dizendo que se o
Governador visse o navio a andar man-
dava-o para Moçambique. Este navio com
Torquato Machado como almorante, Patricio

Ferreira commandante e Schultz imediato era uma coisa inutil. O com.te e imediato quasi nunca iam a Terra - e passavam uma vida aborrecida
3 de Julho 1896 - Despedi me do governador e juiz. Jantei com o consul inglez Basement. Resolvi ir por terra ate Capetown e ali Tomar o paquete da Castle Mail para Southampton mandando a maior parte da minha bagagem nos paquetes allemães da Deutsch Ost Afrika. O preço da passagem em caminho de ferro era: Lourenço Marques a Pretoria £4.5.6
Pretoria ao Cabo 11.8.9
£.15.14.3

Eu porem nada paguei por isso que Carlos Albers me emprestou o seu passe
4 Julho - Despedi me de varias pessoas e, às 8h 32m parti no comboyo para Pretoria com Greenfield de Mello e consul inglez Roger Basement que ia para Barbetown. Desembarquei hoje da Rainha de Portugal
Estavam na estação a despedir se. Macedo e Couto, Lima, Antunes, Silva, Motta Marques Cohens Lingham, Albers, etc



GRANTULLY CASTLE
9 JULHO 1896

5 julho: Em caminho de ferro. Almoçamos em Waterval onder e as 5h.20m chegamos a Pretoria. Fui para casa do Bocciatti onde jantou tambem o alferes Brito que comigo segue amanhã para o Cabo.

6 de julho. Sai de manhã com o Bocciatti e as 10h.29m parti da Estação de Pretoria no mail train para Capetown. As 0h.14m chegamos a Elandsfontein onde esperamos pelo comboyo da mala que vinha de Johannesburg. N'este comboyo vinha Greenfield de Mello que se juntou com Brito e Comigo, ficando assim tres portuguezes que fomos juntos no mesmo compartimento da carruagem 505. Lunchamos no comboyo no proprio compartimento. As refeições no comboyo custam cerca de

11 JULHO 1896

£1 por dia. As camas custam 2s. 6d. Perto das 3 passamos a fronteira do Transval para o Estado livre de Orange onde a linha ferrea pertence ao Governo do Cabo

7 de Julho 1896 - Pelas 2½ da manhã passamos Bloemfontein e pelas 2 da tarde De Aar junction. O terreno que se atravessa é bastante arido. terreno sedimentar que um engenheiro de minas americano Walker que vinha comnosco diz ser do genero do terreno do Egypto e que se irrigasse podia produzir muito. Vemos gado e avestruzes.

8 de Julho - Durante a noite tivemos de dividir o comboyo em dois por causa das rampas, o que nos atrazou. Tem 11 carruagens das muito compridas e as machinas só devem rebocar 8. De manhã das estações do Triangle para Worcester passa-se d'uma altitude de 3193 pés

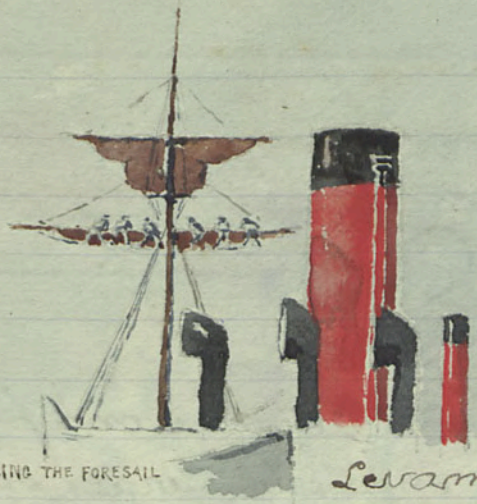
MISS. RHODES

para 794 em menos de duas horas. Esta descida em "loops" pelos montes é curiosa
Á 1.h 30 da tarde chegamos a Capetown Tomei um cab com Greenfield de Mello e mandamos as bagagens pelos srs Piper & C.ª Fomos ao escriptorio da Castle onde tomamos o camarote 61-62, depois ao telegrafo correio lunch e compras. Ás 3.h 30 fomos para bordo do "Grantully Castle" que largou d'uma doca interior ás 5.h p.m para ir fundear na bahia á espera d'um resto de malas do correio que vieram mais tarde n'um rebocador. Passou por nós o Pembroke Castle vapor intermediario que segue por Stª Helena e Las Palmas. Pelas 6.15

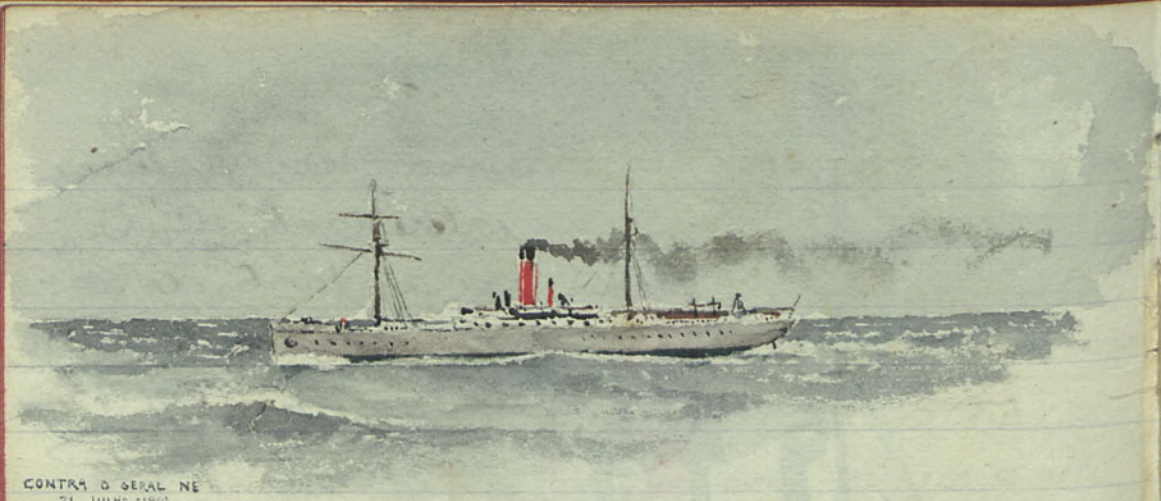
suspendemos e começamos a navegar com bello Tempo e calma. Passou por nós em rumo opposto o "Trojan" com a mala da Europa. Nos fizemos o signal da "Castle" que é um fogacho e uma pistola com quatro tiros azues e elle respondeu com o signal da "Union" – um fogacho verde e vermelho e uma pistola com quatro tiros verdes e cinco vermelhos. Pelas 8.30 da noite já tinhamos apanhado o "Pembroke". A machina do Grantully Castle é de tripplice expansão com o cylindro de baixa pressão avante. Este cylindro e as machinas oscillam bastante. Vão abordo 41 passageiros de 1ª classe e talvez o dobro de 2ª. Entre os passageiros vem Miss. Rhodes sobrinha do celebre Cecil Rhodes velha e antipatica o engenheiro do porto do Cabo, o Consul francez nas Mauricias casado com

VAPOR DA UNION INDO PARA CAPETOWN
19 JULHO 1876

PESCANDO AO MAR DE DAKAR



uma senhora franceza interessante etc. O comandante do vapor é Mr S. Ro. Brown. 9 de julho 1896. Bom tempo. Encoberto. Vento SW regular Levamos largos o velacho traquete latino e vela de estay. À noite carregou se o panno. Depois de jantar tocou a musica dos creados. Lat. 30°.49' Long 14°.58' D. 254' 10 julho. Bom tempo. Geral SE. Houve lotaria das milhas navegadas na qual ganhei um shillong. Lat. 26°.39' Long 10°.46'. D. 334' O consul francez que é antipathico e que só se atura por causa da mulher convidou-me para ir ao seu camarote ver os seus 'petits oiseaux'. Vou e mostra-me duas cobras capello dentro d'uma gaiola de madeira! Disse-lhe que era um perigo trazer aquelles bichos pois podiam soltar-se e causar panico entre os passageiros e que se o Comandante soubesse da sua



CONTRA O GERAL NE
21 JULHO 1895

existencia os mandaria deitar ao mar
11 de Julho 1896 - Tempo encoberto. Geral sueste
fraco. Ganhei na poule" seis pence. Vae o vela-
cho com as escotas carregadas. House Musica
Latitude 22°.30' S Longitude 6.57 Distancia 325
12 Julho. Nublado. Mar plano. À noite cantou-se
Latitude 18°.15' Longitude 3°.17' E Distancia 328.
13 Julho. Serenidade variavel. Vento fraco do
quadrante SE. Ganhei na poule' 8 shillings
Lat. 13°.45' Sul Long 0°.20' W. Distancia 341'.
No mappa do ponto para os passageiros collo-
cam a bandeirinha sobre o traço que une o
Cabo à Madeira na Latitude observada.

ILHA GOMERA

A MUSICA DE BORDO

Acontecue hoje o navio devido a corrente ou a qualquer outro motivo estar fora dèsa linha como se observava pela longitude do ponto que pela bandeirinha era leste e pelo calculo oeste. O consul francez mudou a posição da bandeirinha o comandante gangouse e retirou o mappa para uso dos passageiros. 14 Julho. Algumas nuvens Vento sueste bonançoso mas não bastante para encher o panno. Mme Laise mulher do consul francez cantou em seus dinamarques, francez e inglez. À noite champagne para festejar le 14 Juillet. Lat 9°.18' S Long 3°.40' W. D = 3.31'

ILHA DE TENERIFFE

15 de Julho 1896 - Vento mais fraco. Ceu mais limpo Conservou-se o velacho caçado mas durante pouco tempo. Lat. 4°.56' S Long 7°.0' W. Dist.= 329'

16 Julho - Vento sueste. fraco e calmiços. Devemos ter cortado o equador às 2h.30m da Tarde Lat.= 0°.28' S Long. 16°.13' Dist. 330' milhas

17 Julho - Bom tempo. Vento sudoeste bastante fresco para largar o traquete e velacho. Teve hoje logar a maior singradura desde o Cabo 346 milhas ou sejam 14.4 por hora Latitude 4°.13' N Long 16°.10' W.

18 Julho - Nublado. Continua o vento SW. Das 11h às 1h.30m choveu muito. Continuam largos o traquete e velacho - Latitude 9°.00' N Long 16°.16' Dist. 325'

CARRO DE ARRASTAR
MADEIRA

A MINHA BAGAGEM

19 de Julho 1896 - Nublado. Ceu encoberto de Cabo Verde. Calmas e vento d'entre NE e NW. As 4h da tarde passamos a 4 milhas do farol de Cabo Verde. Vemos no Recife ao norte do Cabo os restos do vapor que ali naufragou, rebocador que ia para East London. Vemos de manhã um vapor da Elder + Dempster de Liverpool e de tarde o "Pretoria" da "Union" em caminho para o Cabo.
Latitude 13°.55' N Long 17°.46 W Dist. 325'
20 Julho. Tempo encoberto. Calmiços. Viram se toninhas e nautilos ou argonautas. De tarde começou a soprar vento Norte. Lat. 19°.9' Long 17°.32' D-314

"NORMAN" NO FUNCHAL

21 de julho. Poucas nuvens mas horisontes curtos Vento norte fresco que faz às vezes sair parte do helice fora d'agua por causa da vaga que levanta Latitude 24°.13' N Long 17°.19' W Dist. 304
22 julho. Nublado, Horisontes curtos. Vento muito fresco do quadrante NE. sobretudo entre as Canarias que passamos de manhã, custando a ferrar os Toldos. As 8h.30 da manhã estavamos entre Gomera e Teneriffe. Depois do meio dia o vento fez se mais leste e largou se o traquete latino Latitude 28°.58' N Long. 17°.00. Dist. 285.
23 julho. As 5h da manhã fundeamos no Funchal. e as 6h veio abordo o agente Faber com a Alice que me veio encontrar e preveniu do falecimento de Meu Pae, em vista do que resolvi-

TORRE NA CAMACHA
30 JULHO

não continuar para Londres como tencionava e esperar na Madeira vapor para Lisboa. A Alice tinha vindo de Lisboa no Funchal. Fomos para o Hotel do Carmo Era Governador Civil da Madeira José Ribeiro da Cunha. Recebemos no hotel varias visitas algumas de pessoas minhas parentas. Para transportar as minhas malas de mão estava no caes um carro de arrastar puxado a dois bois! Não podiam adivinhar que as malas maiores tinham seguido directamente de Lourenço Marques para Lisboa n'um vapor allemão 24 Julho. Fomos com José Ribeiro da Cunha e Muchos passear de break até Camara de Lobos jantando depois com elles no Palacio de S. Lourenço.

TORRE BLANDY

25 julho 1896.
Fomos a um almoço dado no Monte pelo sr. Bianchi e a um passeio à quinta Cossart.
26 julho - Missa
Fizemos visitas e fomos passar a noite com o Governador
27 julho - Passeio ao Hospicio e no mar. onde assistimos à partida do vapor "Norman"
28 julho - Ficamos em casa por não estar a Alice bem.
29 julho - Fomos comprar tintas d'aguarella e doces
30 julho - Demos um passeio até à Camacha voltando pelo caminho do meio. À noite fui ver o banho na praia. onde parte dos banhistas não tem barraca e se despem por detraz das embarcações
31 de julho. - Fomos passear ao Monte pelo

caminho das tílias.
Visitamos Mme. Bianchi
e à noite fomos ao Governador

1 agosto 1896. Fomos até ao Monte no elevador e depois de ali até Ribeiro Frio a Alice em maca e eu a cavallo. Nos Montes linda vista mas muito frio. Entramos n'uma venda para tomar vinho com agua quente. Voltamos n'um carro de arrastar o que é original e divertido. Durou o passeio seis horas.

2 de agosto. Visitamos a Quinta do Palheiro uma das mais bonitas. É hoje do sr Blandy e pertencia a meu Padrinho o Conde de Carvalhal

CAES DO FUNCHAL
27 JULHO 1896

Distancias percorridas

yacht real "Victoria & Albert"

Flessingue a Sheerness 90'

vapor "Invicta"

Dover a Calais ..... 22'

Transporte "India"

Lisboa a Alger 705
Alger a Messina 618
Messina a Augusta 70
Augusta a Catania 18
Catania a Port Said 900
Port Said a Suez 87
Suez a Aden 1.308
Aden à Moçambique 2.400
Moçambique à Beira 480
Beira a Lourenço Marques ... 450
7.036

"Grantully Castle"

Capetown à Madeira 4673

Caminho de ferro

L. Marques a Johannesburg	373'
volta	373
L. Marques a Pretoria	326
Pretoria a Capetown.	1.040
	2.112

CoD.
13492

BNP

A. DAVID - LISBOA